Status of Implementation of Recommendations contained in the One Hundred and Forty-fifth report on Demands for Grants (2008-09) of Department-related Parliamentary Standing Committee on Transport, Tourism and Culture

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF TOURISM (SHRI SULTAN AHMED): Sir, I make a statement regarding status of implementation of recommendations contained in the One Hundred and Forty-fifth Report on Demands for Grants (2008-09) of the Department-related Parliamentary Standing Committee on Transport, Tourism and Culture.

GOVERNMENT RESOLUTION

Nomination of six members from Rajya Sabha to Parliamentary Committee to review the Rate of Dividend

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI E. AHAMMED): Sir, I move:

That this House concurs in the Recommendation of the Lok Sabha that the Rajya Sabha do agree to the nomination by the Chairman of six Members from the Rajya Sabha to the Parliamentary Committee to review the Rate of Dividend which is at present payable by the Indian Railways to the General Revenues as well as other ancillary matters in connection with Railway Finance vis-a-vis General Finance and to make recommendations thereon.

Sir, the relationship between the General Revenue and the Railway Finance has been regulated on the basis of the recommendations of the successive Railway Convention Committees ever since the Railway Finance was separated from the General Revenue in 1924. The last Railway Convention Committee 2002 ceased to exist consequent upon the dissolution of the Fourteenth Lok Sabha. It is, therefore, considered necessary to set up the Railway Convention Committee in the Fifteenth Lok Sabha for making recommendations in regard to payment of Dividend by the Railway Undertaking to the General Revenue and other ancillary matters. With this object, Sir, I commend the Resolution for the consideration of the House.

GOVERNMENT BILLS

The Appropreations (Railways) No.4 Bill, 2009

THE MINISTER OF RAILWAYS (KUMARI MAMATA BANERJEE) : Sir, I beg to move:

That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Conso idated Fund of India for the services of the financial year 2009-10 for the purposes of Railways, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration.

The questions were proposed.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, we will take both the Resolution and the Appropriation Bill together and discuss. Dr. Gyan Prakash Pilania to start the discussion.

DR. GYAN PRAKASH PILANIA (Rajasthan): I did not know, Sir, that I shall have the Honour of starting the discussion. But, it is very kind of you to have called me. I have no heart to censor any proposal put up by ममतामयी ममता दीदी because she is an icon of transparent integrity and unbending rectitude and her heart is for the poor and the oppressed. But, with your permission, Sir, I would seek indulgence to point out certain dark areas and grey zones to which would like to call her kind attention. She has been very generous in mentioning that her first concern will be Mother Earth and common man. I will also pead that for common man, instead of इज्जत, a very special, ordinary treatment, if that is given, that should be good enough. The plight of the common man is that he stands in a very long queue. With very great difficulty, he gets into an unreserved compartment, where they are huddled together like cattle. At times, he has to travel on the roof of the carriage. He is very lucky, if he reaches his destination safely and comfortably. He is fleeced by everyone, the uniformed GRP man, RPF man, ticket checker and so on. He is illiterate; he is ignorant. He even does not know how much he should pay for his ticket because he cannot read what is printed on it. He need not be glorified with adjectives of अ×त×थ, but, if he is taken simple care of, I think that should be enough, and for that, I will suggest for kind consideration of the hon. Railway Minister that there should be more passenger trains; there should be more un-reserved compartments so that at least money common man can get into and can take up journey in train which has the honour of daily-moving 18 million passengers. This is one point; very special care for common man. Another point is, Sir, as is known, our Railway Minister is a symbol of integrity and honesty. When she is at the head of the organization, corruption should be rooted out from the Railways. But, Railway is, unfortunately, a cesspool of corruption. I would like to quote what Acharya J.B. Kripalani had said. In 1952, a Committee of Parliament was formed under the Chairmanship of Acharya J.B. Kripalani to look into corruption in the Railways. The Committee said, "If corruption is eliminated from the Railways, trains would ply on tracks of gold instead of iron."

Sir, that is truer today than it was in 1952. Since then, even the Ganges has been polluted. These aspects need care at every point of mass contact of railways with people. Booking and reservation offices, parcel and goods offices, engineering and construction offices, purchase and sale of scrap, taking persons without ticket which is known as *murgaabaazi;* these are different points and areas of corruption in the railways which need very particular care. These are known areas where corruption breeds in railways and vigilance is only an eye-wash. Out of 14 lakh employees of

railways, how many have been so far caught by vigilance, how many have been prosecuted and how many have been jailed? There may be a few hundred. That also may not be there!

Another point which I would like to put across is scandals in conducting Railway Recruitment Board examinations. Very rightly, the hon. Railway Minister has scrapped the existing chairmen of all Railway Recruitment Boards. Because, in Railway Recruitment Boards, corruption was the first qualification for a person to be recruited in the railways. Very recently, in Jaipur, there were CBI raids and crores of rupees were found with the 'officers of Railway Recruitment Board. Even the North-West Railways chief was arrested for disproportionate assets.

The next area which I would like to point out is regarding *surakshaa* or safety. How unsafe a person is who dares to travel in railways! He has to - face drug mafia; he has to face *zehar khuraani*; he has to face gangs of pick pockets, jeb taraashi; he has to face gangs of arms-running mafia, heroin-smuggling mafia. The surakshaa is, I think, very much in jeopardy and it needs attention. I am running from one point to another because the time is less. *Surakshaa* is safety; *surakshaa* means safety of railway tracks. Accidents happen because of human failure. According to statistics, 84.49 per cent is because of human failure, 40 per cent due to failure of railway staff, 40 per cent is because of unmanned railway crossings, 51.55 per cent is because of derailment. I have the latest reply in this context. The reply was on 4th December, to a question in Rajya Sabha. The number of accidents during 2008-09 is 177. Out of them, 62 were because of unmanned level-crossing accidents. I would like to submit to the hon. Railway Minister that unmanned-level crossings are death traps for people. Out of 209 killed, I am talking of accidents during 2008-09, 129 were because of unmanned-level crossings. The injured were 143, So, more than 50 per cent deaths are at unmanned-level crossings. Nearly 40 per cent accidents are at unmanned-level crossings. I would pray and submit that efforts should be made at the earliest to see to it that no level crossing remains unmanned.

After accidents, Sir, I would speak about seven points which need consideration. These are the touch stones on which efficiency of railways has to be measured. These are service, security, safety, punctuality, cleanliness, amenities, and courtesy. Courtesy does not cost anything but it means very much for the common man. As far as punctuality is concerned, less said the better. Generally it is said that one day a train had come at right time at 12.00 noon. People were surprised. When it was investigated it was found that it was 24 hours late. It may be euphemism, it may be an exaggeration, but it is very true that punctuality is not there. Something has to be done for this. As far as cleanliness is concerned, I think, the senior most officer, the Chairman of the Railway Board, if he visits the latrines of passenger trains, he will find out how dirty they are, how stinking they are and how bad they are. General cleanliness needs very much improvement. As far as food is concerned, it has to be at an affordable price and it has to be of right quality.

(THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) in the Chair)

I am aware that efforts are being made to improve it but still much has to be done. I think, I will close it because other Members have to speak, Sir. I will close my speech by quoting only what Mahatma Gandhi, the Father of the Nation, had said. Let it be kept in view by every worker, let it be kept in view by each and every employee of the Railways. Mahatma Gandhi said, "I give you a talisman." He spoke of the poorest of the poor; he spoke of *daridra narayan*. Mr. Vice-Chairman, Sir, he said, "I give you talisman. Whenever you are in doubt, or when the self becomes too much with you, appy the following test. Recall the face of the poorest and the weakest man whom you may have seen and ask yourself, if the step you contemplate is going to be of any use to him. Will he or she gain anything by it? Will it restore him to a control over his own life and destiny? In other words, will it lead to *swaraj* for the hungry and spiritually starving millions?" I know the hon. Railway Minister is very keen to look after the poorest of the poor, to look after daridra narayan and she will percolate this message to each and every railwayman in the country. Thank you very much, Sir.

डा. राम प्रकाश (हरियाणा) : माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपको हार्दिक धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे इस विषय पर अपने विचार व्यक्त करने का मौका दिया है। मैं सबसे पहले माननीय मंत्री महोदया का आभार प्रदर्शित करना चाहूंगा कि वे पूरी रुचि लेकर रेलवे सर्विसेज़ को improve करने का प्रयास कर रही हैं। पिछले सैक्शन में उन्होंने आदर्श स्टेशनों की बात की थी। मैं पूछना चाहता हूं कि क्या उसकी रूपरेखा, कोई मॉडल तैयार हो चुका है, जो रेलवे स्टेशन इस काम के लिए चिह्नित किए गए हैं, क्या उन सब पर इकट्ठा काम शुरू होगा या अलग-अलग phases में शुरू किया जाएगा, यदि phases में शुरू किया जाएगा, तो किन पर काम शुरू हो चुका है और बाकी पर कब तक काम शुरू हो सकेगा तथा मार्च के अंत तक इस विषय में क्या पग उठा लिए जाएंगे? मैं यह बात इस चिंता के साथ कह रहा हूं कि बंगाल विधान सभा के चुनाव से पहले ऐसे सारे स्टेशनों पर काम शुरू हो जाना चाहिए, ताकि यह वायदा केवल वायदा न रहे और अगर phases में काम करना है, तो size की दृष्टि से जो राज्य छोटे हैं, जैसे हरियाणा है, उनको इसमें अवहेलना का शिकार न होना पड़े।

कुरुक्षेत्र एक महत्वपूर्ण शहर है और यह एक ऐतिहासिक स्थान है। वहां जो आदर्श स्टेशन बनाने की बात है, उस पर कार्य शीघ्र शुरू होना चाहिए। चूंकि हरियाणा अन्न उत्पादन में और सेना भर्ती में अपनी आबादी से ज्यादा योगदान देता है, इसलिए उसको रेलवे सर्विस के अंदर भी सुविधा मिलनी चाहिए। दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि रेलवे ट्रैक के साथ-साथ खास तौर से स्टेशन के आसपास की भूमि पर गंदगी की इतनी ढेर है कि यात्री खिड़की से बाहर देख नहीं सकता है। बाहर के यात्री भी हिन्दुस्तान आते हैं और रेल से यात्रा करते हैं। उन्हें एक बहुत गंदा दृश्य देखने को मिलता है। इस सफाई के काम को वार फुटिंग पर किया जाना चाहिए। किन्हीं कंपनियों को दिया जा सकता है। NGOs को सौंपा जा सकता है। थोड़ी-थोड़ी जगह उनको एलॉट की जा सकती है। हम पर्यावरण शुद्धि की रोज बात करते हैं, पर जितना बुरा दृश्य हम बाहर के यात्रियों को पेश कर रहे हैं, आज तक उस पर ध्यान नहीं दिया गया है। मुझे उम्मीद है कि आदरणीय ममता जी इस बात की ओर ध्यान देकर इस सफाई के बारे में अवश्यमेव हंगामी कदम उठायेंगे।

महोदय, मैं तीसरी बात यह कहना चाहता हूं कि यहां accidents की बात हुई है। बहुत से रेलवे ब्रिज बहुत पुराने हैं। वे आजादी के पहले के हैं। हो सकता है कि उन सबकी drawings भी विभाग के पास न हों। उनकी रखरखाव और उनकी देखभाल का जो काम है, उस पर पूरा ध्यान दिया जाना चाहिए। जो अनमैन्ड क्रासिंग्स हैं, मेरे आदरणीय सहायेगी साथी ने उनकी बात की है, उनके बारे में यदि महकमा उचित समझे, तो जो आसपास के गांव हैं, उनकी पंचायतों का सहयोग लिया जा सकता है, क्योंकि ऐसी दुर्घटनाएं ज्यादातर दिन के समय होती हैं। गांव के किसी आदमी को adhoc basis पर भी लगाया जा सकता है, जो सुबह से शाम तक उस बात की ध्यान दे। इसके साथ-साथ यह जरूरी है कि आज जब यातायात के साधन तेजी से बढ़ रहे हैं, तो रेलवे क्रासिंग्स पर जहां ओवर ब्रिज बनने चाहिए, उन पर विशेष ध्यान दिया जाना चाहिए। मैं कुरुक्षेत्र की एक ओवर ब्रिज की बात करना चाहूंगा। वहां सुंदरपुर एक गांव है, अगर उसके ऊपर रेलवे ओवर ब्रिज बन जाए, तो वहां जो ब्रह्मसरोवर एक स्थान है, जहां देश-विदेश से लोग स्नान करने के लिए आते हैं, इससे उनको सुविधा होगी। जो बच्चे युनिवर्सिटी में पढ़ने के लिए जाते हैं, उनको सुविधा होगी। इसके साथ ही वहां पर जो अनाज मंडी है, उसमें किसान अपना सामान बेचने जाते हैं, उनको भी सुविधा होगी। वहां घंटों लंबी-लंबी लाइनें लगी रहती हैं। यह मैंने एक उदाहरण दिया है। इसका सर्वे करके अगर इनको priority पर करना चाहें, तो मैं यह समझता हूं कि यह बहुत अच्छा रहेगा।

महोदय, मैं एक-दो बात और निवेदन करना चाहता हूं। रेलवे की बहुत-सी जमीन और संपदा है। कई जगह उन पर नाजायज़ कब्जा हो रहा है। उनका कोई हिसाब-किताब होना चाहिए। उनकी देखभाल होनी चाहिए। उस जमीन को उपयोगी काम के लिए इस्तेमाल किया जा सकता है। वहां आसपास के गांव के जो भूमिहीन लोग हैं, वे वहां कोई उपजाऊ काम कर सकते हैं, जैसे सब्जी लगा सकते हैं, वृक्ष लगा सकते हैं तथा दस और काम कर सकते हैं, लेकिन उसे नाजायज़ कब्जे से बचाने का काम करना चाहिए। स्क्रैप तो इतना पड़ा है कि अगर उसको संभाला जाए, तो यह भी एक आमदनी का स्रोत हो जाएगा।

महोदय, मैं अंतिम बात यह निवेदन करना चाहता हूं कि हर बजट सेशन के दौरान जब रेलवे बजट पर डिसकस होता है, तो माननीय सदस्य बहुत से प्रपोजल्स रखते हैं। मेरे विचार से भारी संख्या में ऐसे प्रपोजल्स पड़े हैं, जिन पर कोई काम नहीं हो पाया है। अगर उनके बारे में कोई कमेटी बनाकर या जिस प्रदेश की जो प्रपोजल्स हैं, जो योजनाएं हैं, उनमें वहां के MPs और मुख्यमंत्री के साथ सलाह करके, उसका कोई priority बना दिया जाए, तो मैं यह समझता हूं कि इस समस्या का समाधान किया जा सकेगा। इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपका धन्यवाद करता हूं।

श्री नन्द किशोर यादव (उत्तर प्रदेश) : सर, रेल को भारत की जीवन-रेखा कहा जाता है और भारतीय रेल वर्तमान समय में यात्रा करने का सबसे अच्छा और सस्ता साधन है। माल और परिवहन का भी यह प्रमुख साधन है। पिछले बजट में माननीय रेल मंत्री महोदया ने जो बजट पेश किया था, उसमें उन्होंने अनेक घोषणाएं की थीं। देश को और हम लोगों को पूरी उम्मीद है कि जिस निष्ठा और ईमानदारी के साथ मंत्री महोदया काम कर रही हैं, भारतीय रेल, जो विश्व में तीसरे नंबर की रेल व्यवस्था है, जिसका बहुत बड़ा नेटवर्क है और हम चाहते हैं भारतीय रेल दुनिया में प्रथम आए, तो मुझे पूरा विश्वास है कि आदरणीय मंत्री महोदया के मंत्रित्वकाल में रेलवे अच्छा काम कर सकेगी और विश्व में जो रेल व्यवस्था है, उसमें वह पहले स्थान पर आएगी।

सर, माननीय मंत्री महोदया ने 3 जुलाई, 2009 को जब पिछला रेल बजट प्रस्तुत किया था, तो उसमें अनेक गाड़ियां चलाने की उन्होंने घोषणा की थी। उन्होंने 50 स्टेशनों को विश्वस्तरीय बनाने की बात कही थी, 375 आदर्श स्टेशन बनाने के बारे में उन्होंने कहा था और पूरे देश के अंदर जो 140 संवेदनशील स्टेशन हैं, उनको एकीकृत सुरक्षा प्रणाली में लाने की बात कही थी। 12 ट्रेनें वे ऐसी चलाने जा रही हैं, जो बिना रुके अपने गंतव्य स्थल तक पहुंचेंगी, लेकिन मैं माननीय मंत्री महोदया से कहना चाहता हूं कि उत्तर प्रदेश एक विशाल राज्य है और देश का सबसे बड़ा राज्य है। पिछले लंबे अरसे से उत्तर प्रदेश की उपेक्षा हो रही है। उत्तर प्रदेश में प्रमुख नेताओं के निर्वाचन क्षेत्र भी हैं और जनसंख्या के हिसाब से, भूभाग के हिसाब से वह बड़ा है। इसलिए मेरा मंत्री महोदया से निवेदन है कि आने वाली फरवरी में वे जो बजट पेश करेंगी, उसमें उत्तर प्रदेश पर विशेष ध्यान देंगी। वैसे हमारे कुछ स्टेशनों जैसे वाराणसी, लखनऊ को उन्होंने आदर्श स्टेशन में रखा है।

सर, रेलवे जहां high-tech हो रही है, वहीं दूसरी तरफ देश में कुछ ऐसे स्टेश्न हैं, जहां बहुत पुरानी PCT प्रणाली काम कर रही हैं। वहां पर यात्रियों को पहले से छपे-छपाए टिकट मिलते हैं और उसमें जो छपा रहता है, उससे ज्यादा भुगतान यात्रियों को करना पड़ता है। जब यात्री उसके बारे में बुकिंग क्लर्क से पूछते हैं, तो उनका यह जवाब रहता है कि यह पहले का छपा हुआ है, जो हम बता रहे हैं, उतना आप इसमें भुगतान कीजिए, तो इसमें कहीं न कहीं यात्रियों का नुकसान होता है। इस प्रणाली को भी समाप्त करने का काम आप कीजिए। चूंकि यह लंबा काम है, इसलिए मैं माननीय मंत्री महोदया से चाहूंगा कि आने वाले समय में इसको ठीक करने का प्रयत्न करें।

सर, माननीय मंत्री महोदया ने कोल्ड स्टोरेज के संबंध में भी एक घोषणा की थी कि हम सब्ज़ियों के लिए, विशेषकर हरी सब्ज़ियों के लिए और मछलियों के लिए वातानुकूलित ट्रेनें चलाएंगे, जिसमें कंटेनर लगे रहेंगे और जहां उनका उत्पादन होगा, वहां से वे गंतव्य स्थल तक पहुंचाए जाएंगे। बहुत अच्छी बात है, इससे निश्चित रूप से जो हरी सब्ज़ियां हैं या जो मांस हैं, मछली है, जो बहुत जल्दी खराब हो जाने वाली वस्तुएं हैं, उनको हम बचा सकेंगे और लोगों को लाभ होगा, विशेषकर किसानों और कमज़ोर तबकों को लाभ होगा। लेकिन इसके पूर्व जो तत्कालीन रेल मंत्री जी थे, ठीक इसी तरह की घोषणा करने का काम उन्होंने भी किया था। वह जो परियोजना थी, उन्होंने कहा था कि हम एसी कंटेनर्स चलाने का काम करेंगे, वह परियोजना इस तरह से फ्लॉप हो गयी। महोदय, रेलवे का सबसे महत्वपूर्ण पक्ष है - यात्री सेवा। इसमें यात्रियों की सुविधा, ट्रेनों की साफ-सफाई, खान-पान की गुणवत्ता, सुरक्षा और संरक्षा और समय पर ट्रेने चलें - इन सबका ध्यान रखना जरूरी है। जहां तक खान-पान का सवाल है, पिछले बजट भाषण में माननीय मंत्री जी ने इसको सही करने का काम किया था। मेरा अनुरोध है कि रेलवे में जो खान-पान की व्यवस्था है, उस तरफ विशेष रूप से ध्यान देने की जरूरत है। इसके अतिरिक्त ट्रेन में डॉक्टर के संबंध में आपने घोषणा की थी। जो लम्बी दूरी की ट्रेनें हैं, उनमें डाक्टरों की बहुत आवश्यकता है क्योंकि तीन-तीन दिन, साढ़े तीन-तीन दिन, चार-चार दिन की लम्बी यात्रा के लिए ट्रेन में एक डाक्टर होना चाहिए। आप इस व्यवस्था को अविलम्ब चालू करने का काम करें।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन): कृपया समाप्त कीजिए।

श्री नन्द किशोर यादव : महोदय, मैं अपनी बात को सीमित कर रहा हूं। हमारी कुछ मांगें, जो हमारे जनपद से संबंधित हैं, माननीय मंत्री महोदया से निवेदन है कि उस तरफ ध्यान देने का काम करें। आज़मगढ़ से दिल्ली बहुत प्रयास के बाद एक ट्रेन चली थी, उसे "कैफियात" के नाम से जाना जाता है। उसकी स्थिति यह है...।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन): अब समाप्त कीजिए।

श्री नन्द किशोर यादव : सर, मैं एक मिनट में समाप्त कर दूंगा। "कैफियात" के अंदर जो कोच लगाए गए हैं, वे बहुत पुराने हैं। दूसरा, उसका जो कोटा था, हमें पता लगा है कि चाहे एसी-फर्स्ट हो, ऐसी-सेकेंड हो या स्लीपर क्लास हो, वह कोटा लखनऊ को दे दिया है। महोदय, लखनऊ से दिल्ली के लिए ऑलरेडी बहुत सी ट्रेनें चलती हैं। आजमगढ़ से एकमात्र यह ट्रेन चलती है, इसलिए हमारा आजमगढ़ का जो कोटा था, उसे वापस करने का काम करें।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन): बस, अब हो गया। There are lot of speaekrs.

श्री नन्द किशोर यादव : इस ट्रेन में इतनी भीड़ होती है कि दिल्ली और कोलकाता के लिए हमें और ट्रेन देने का काम करें। दूसरा, दालीगंज, लखनऊ में एक पुल बन रहा था, वह अधूरा रह गया है। उसको पूरा करने का काम करें। एक निवेदन और है कि सिकोहाबाद जंक्शन से सटा हुआ जो पूर्वी केबिन है, हर मिनट वहां से ट्रेन गुजरती है, लेकिन आजादी के बाद आज तक वहां पर ओवरब्रिज नहीं बन पाया है। मैं आपके माध्यम से निवेदन करना चाहूंगा कि माननीय मंत्री महोदया इस ओर ध्यान देने का काम करेंगी। एक आखिरी बात कहना चाहता हूं कि छपरा से कानपुर एक ट्रेन चलती है। उसमें एसी-थर्ड है। मेरा अनुरोध है कि उसमें एसी-सेकेंड लगवाने का काम करें, यह बहुत ही मामूली काम है। बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री श्रीराम पाल (उत्तर प्रदेश) : धन्यवाद उपसभाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। महोदय, रेलवे में जनसुविधाओं के संबंध में चर्चा हो रही है। बिजली से चलने वाली रेलवे लाइनों और उन ट्रेनों में जो यात्री जाते हैं, उनके लिए अलग सुविधाएं हैं और जो डीजल से चलने वाली रेलें हैं, उन लाइनों पर लोगों की हालत देखने वाला कोई नहीं है। झांसी से कानपुर तक डीजल के इंजन से चलने वाली ट्रेनें चल रही हैं। इस बीच में जितने भी स्टेशन आते हैं, ऐसा लगता है कि बिजली से चालित ट्रेनों की लाइनों पर आने वाले स्टेशनों पर तो अधिकारी लोग चेकिंग करते हैं और यात्रियों की सुविधाओं, वहां की साफ-सफाई, उनके लिए भोजन आदि कैसा है, इस पर तो गौर किया जाता है लेकिन डीजल से चलने वाली ट्रेनें जिन लाइनों पर चलती है, उस रूट पर जो स्टेशंस हैं, वहां पर इस तरह की कोई व्यवस्था नहीं है। महोदय, झांसी-कानपुर के बीस में उरई, कालपी, पुखराया, भीमसेन आदि तमाम रेलवे स्टेशन पड़ते हैं, वहां पर कोई अधिकारी नहीं देखता है। इस लाइन की इतनी बुरी हालत है कि जैसे ही झांसी से कानपुर की ओर ट्रेनें आती हैं, पुखराया रेलवे स्टेशन से ही वे दूध की ट्रेनें हो जाती हैं, दूध के डिब्बे खिड़कियों में टंगे होते हैं, साइकिलें टंगी होती हैं और एक-एक खेत के पास चेन पुलिंग करके ये गाड़ियां रोकी जाती हैं। लोग भीमसेन जंक्शन तक साइकिलें और दूध के डिब्बे खिड़कियों पर टांग कर ले जाते हैं। तो जो दूर की लम्बी यात्रा करने वाले यात्री हैं वे परेशान रहते हैं। जी.आर.पी. का जो स्टाफ रेलवे स्टेशनों पर होता है, ऐसे ही इन्हीं लोगों से मिला रहता है जो चैन पुलिंग कर रहे हैं, इस कारण लोग इस लाइन पर आने तथा यात्रा करने से कतराते हैं तथा लोग लम्बा चक्कर लगाकर के झांसी के लिए कानपुर से आते हैं। महोदय, हमारा आपसे यह निवेदन है कि डीजल चालित इंजन जिस लाइन पर चल रहे हैं, वहां पर भी वही ध्यान दिया जाए जहां विद्युत चालित रेलवे लाइन हैं। मान्यवर, मेरा दूसरा निवेदन है कि झांसी-कानपुर लाइन पर

केवल एक जंक्शन है, ऐट से कोंच की दूरी मात्र 14 किलोमीटर है, 14 किलोमीटर पर एक ट्रेन चलती है, जिसमें एक डिब्बा और एक इंजन होता है। मान्यवर, इसको हमारे पिताजी भी देख रहे हैं और अब मैं भी देख रहा हूं कि एक ही डिब्बा चल रहा है और वही डिब्बा दिन में दो बार आता-जाता है। मान्यवर, जब ऐट से कोंच तक आपकी रेलवे लाइन है, अगर इसको दिल्ली-इटावा वाली लाइन पर फफूंद जंक्शन से जोड़ दिया तो जो बुंदेल खण्ड का भूभाग जनपद जालौन, झांसी का बहुत सारा हिस्सा है, जहां पर औद्योगिक क्षेत्र नहीं है, जहां पर जनसुविधएं नहीं हैं, तो ऐट से कोंच की लाइन को फफूंद तक बढ़ा देने से लाखों-लाख लोगों को सुविधा प्राप्त होगी। हमारा आपको यह भी सुझाव है कि झांसी-कानपुर के बीच में जो फाटक विहीन क्रोसिंग है, वहां आए दिन दुर्घटनाएं होती हैं, बहुत सी दुर्घटनाएं हो चुकी हैं, ट्रेन से ट्रेक्टर्स कट गए हैं, वहां पर फाटक लगाए जाएं, लोगों की ड्यूटी लगाई जाए। इसके अलावा इस लाइन पर जो ट्रेनों को लोग सवारी गाड़ी को एक बैलगाड़ी के रूप में इस्तेमाल कर रहे हैं दूध के डिब्बे और साइकिलें लाद करके, उसका सतत निरीक्षण किया जाए और इस लाइन पर पड़ने वाले रेलवे स्टेशनों पर भी साफ-सफाई और सुरक्षा व्यवस्था की जाए। धन्यवाद।

SHRI TARINI KANTA ROY (West Bengal): Sir, while expressing my views on the Railways Appropriation (No. 4) Bill, 2009, I would like to make some points which deserve the special attention of the Railway Ministry.

Sir, I find that the progress in the Railways in the first two years of the Eleventh Plan is really unsatisfactory, in the year 2008-09, you said that the target for laying new lines was 543 km including spill-over sections. But, only 357 km were completed out of which 242 km were from the spill-over section. So, new lines that were actually completed in 2008-09 were only 115 km. Sir, in the case of doubling, in the year 2008-09, the target was 1000 km; ony 363 km were achieved which is less than that done in the years 2006-07 and 2007-08. Sir, my point is, why set these unrealistic targets which cannot be achieved. Talking of doubling, I would like to take this opportunity to bring to your notice that the New Jalpaiguri-New Bongaigaon via New Cooch Behar main line, an important line connecting the North eastern States, has not yet been taken up for doubling. I don't understand the reason behind this. In the year 2008-09, in the case of progress regarding the bridges, out of 1656 bridges identified for rehabilitation, rebuilding and strengthening, there is a shortfall of 268 bridges. Sir, it is worrisome to note that 28 per cent of the railway bridges are more than 100 years old.

Sir, in the months of October and November alone, a number of accidents have taken place, killing 11 gangmen and many others. Another matter of concern is that close to 90,000 posts of personnel of Railway Safety are lying vacant, while the Railways took no time in creating posts in administrative grades and appointed Chairman and members of Cultural Heritage Committee for the Railways. Talking about passenger safety, one has to recall October incident in which Maoists and miscreants hijacked Bhubaneswar-Rajdhani for a few hours near Jharkhand. Everyone knows who have done this, but I am sorry to say that the hon, Railway Minister could not see those faces behind

the entire episode. Sir, I point out to promise that was not kept. As announced in the Budget in the month of July, the frequency of 2423-2424 Guwahati-Rajdhani was to be increased from five days to six days, which is not done till now. Sir, New Cooch Behar-Sealdah Uttar Banga Express should also run daily, I welcome the announcement of Railway Minister on 29th October during the flag off ceremony for New Cooch Behar Guwahati inter-city Express. But, at the same time, I demand the immediate implementation of the promise. I also hope that the Railway Minister's assurance on new line, New Maynaguri-Jogighopa, should be fulfilled on time. Sir, some assurances have been fulfilled; some new trains including Duronto express have been introduced. But most of these trains have old coaches with fresh paints. So, I demand the new coaches for these trains. I would also like to know about Nandigram railway and Lalgarh Railway Station. I don't know about them. These should be taken seriously. These two were also announced in the Budget Speech. I welcome the decision of the Railway Ministry's proposal for coach factory in Singur. But we don't know the details yet except that the West Bengal Government has already agreed to the proposal. Sir, I want to bring to your notice the Kolkata Metro Railways' strange behaviour regarding bid of modernisation of Gates, WEBEL the Electronic Company Limited was the lowest bidder. It was technically the best, but the Ministry returned their earnest money deposit without offering any explanation which is not expected.

Finally, I would like to say that we are the people of India and we believe that Railways is our own property and our national property. I hope the hon. Railway Minister would keep it in mind and ensure that the national public property would remain as national property and would never encourage privatisation even in the name of PPP in any sector of the Railways. Thank you.

DR. K. MALAISAMY (Tamil Nadu): Mr. Vice-Chairman, Sir, I am very much enamoured by the gigantic size of the Railways in terms of its operation and its size. My second charm is the hon. Minister followed by the Minister of State. They have been very nice, positive and helpful besides their dynamism and vision. Sir, they have presented the Budget a few months back without increasing the fare and freight. So, fare and freight were not increased. They were people-friendly, pro-poor and with an emphasis to encourage the amenities, safety, security, hygiene, etc. Seeing the Budget per se, it was looking very attractive. After having seen its working for six months, I have got a few more questions to ask. Sir, I would like to know from the hon. Minister whether the purpose for which the Budget was presented has been served. That is my first point. You wanted to go in a larger perspective to do something concrete. Whether that will is still continuing and whether the skill is there to execute it. Thirdly, when you present a Budget, you have to constantly review and assess the strength and weaknesss of it.

Ultimately, you must come out successful. So, with this background, I would like to ask some specific clarifications. When the Government presented the Budget, the Finance Minister had increased 10 per cent Service Tax on freight, with the result it increased the prices of commodities. But, luckily, with a view to avoid inflation, it was rolled back. Then, again, it was re-imposed. Now, they have to bear the burden of service tax. In such a situation, with this additional impediment, which is coming in your way, how are you going to go ahead when you are already facing dearth of money?

As many colleagues have pointed out, as many as 145 projects have been delayed in execution. Cost overrun amounts to somewhere Rs. 40,000 crores. Sir, certain projects are delayed for want of land acquisition, for want of delayed process in loan, etc. Ultimately, results are not coming. So, in such a situation, the Deputy Chairman of the Panning Commission has suggested you to go for a tariff reform, that is, to increase your fare and freight. You have already made up your mind, in the larger interest of passengers, not to increase the fare and freight. In such a situation, when the Planning Commission is suggesting, can you afford to go ahead with increase in freight? What is your stand on that?

My next point is that in the Western Corridor, project connecting Delhi to Mumbai. It is said that it is almost coming through because you have almost clicked the deal with Japan. I mean, on attractive terms, and you are going to get about Rs. 17,700 crores by way of loan from Japan. But, I am told that there is some hitch at the latest point of time that they could not come through. Ultimately, what are they going to do? Will you click the deal once for all, or will you go in for some alternative? We would like this clarification from the Government. You have said in your Budget that early recovery is possible. I would like to ask that after six months of experience, whether there was any recovery at all. Sir, some of my colleagues have also pointed out that 50 stations are going to be face-lifted as world-class stations. Then, 309 stations are to be developed as 'Adarsh Stations'. Fifty multi-functional complexes are proposed. I would like to know whether any progress has been made on this commitment or it is still on paper only.

Then, we are very happy to know that among all the Railway Zones, the Northern Railways is getting maximum return in terms of freight income and passenger fare income. And, they are growing very well. Among all the Railway Zones, this Zone is said to be doing much better. I would like to know whether there is any proposal to replicate the success story of Northern Railways to other Railway Zones also. ...(**Time-bell rings**)...

Then, I come to my last point. Sir, the Minister of State, Ahammedji, and the Union Minister, Mamataji, know very well that Tamil Nadu was neglected, as far as the Railways are concerned.

Though Tamil Nadu is considered to be very much advanced in several aspects, in Railways, it was very much neglected for quite some time. Luckily, during its last term, the UPA Government did some work. But, this work is half done. It is left as it is.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Mr. Malaisamy, your flight is at 2.30. Please remember.

DR. K. MALAISAMY: Sir, I will complete in one minute. Sir, in terms of broad gauge conversion, in terms of doubling, in terms of MRT, in terms of railway over-bridge and under-bridge, outlays of several crores of rupees has been announced. I would like to know whether allocation has been made or not.

Then, regarding doubling, I would like to say that doubling is going slow on some lines, namely, Chengelput-Villipuram, Viilipuram-Dindigul, Madurai-Tuticorin, Madurai-Kanyakumari. When will it be done? I want a time-frame, as far as broad gauge conversion is concerned, I would like to know about Virudu Nagar to Thenkasi - I should speak about the place from where I come from Kanyakumari-Manava and Madurai-Melur. These are areas which need attention.

Sir, this is for the broad gauge conversion. Sir, we have also asked for new lines.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Keep something for the next Budget. ...*(Interruptions)*...

DR. K. MALAISAMY: Okay, Sir. You have done a lot with regard to the freight corridors. I mean, you have performed to connect Delhi to Mumbai. You have train to connect Delhi to Kolkata. What about South; what about train to connect Delhi to Chennai. Should we not have it, Sir? Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): The House is adjourned for lunch for one hour.

The House then adjourned for lunch at one minute past one of the clock.

The House reassembled after lunch at two of the clock.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. PJ. KURIEN) in the Chair.

DR. JANARDHAN WAGHMARE (Maharashtra): Thank you, Sir, for giving me an opportunity to speak on the Resolution and Appropriation (Railways) No. 4 Bill, 2009. While supporting it, I would like to make certain observations. Sir, hon. Railway Minister, Mamataji, has raised expectations of common people and also backward regions in the country. There are backward regions in the country where there are very few railway lines, I would like to submit that the principle

of equity should be followed in the development of railways also in different parts of the country. There are regions which are really backward and Railways play a great role, vital role, in the development of such regions and also national integration. For instance, regions like Telangana in Andhra Pradesh and Marathwada in Maharashtra are the backward regions. People expect railway lines to be developed in their regions. For example, railway line which has already been approved from Ahmednagar-Beed-Worli. People have fought for it. They demanded it. Their demand has been accepted, but the work is lingering on. I am simply quoting certain instances. Therefore, I would urge upon the Railway Minister to look into the problems of such people. In fact, Railways have played a great role in linking the whole country. Railways are our lifelines and, therefore, they are very essential for the integration of the country also. The North Eastern Region should not feel that it is being neglected. Backward regions should not feel that they are neglected. There are certain very peculiar problems. For example, the local railways in Mumbai. Nearly 75 lakhs of people travel by locals everyday and those lines are in a shambles. Accidents do take place and nobody cares for them. So, we have to pay attention. In fact, cleanliness, security, etc., are very crucial problems. We have to address these problems. Regarding services also, people want services in Railways. So, roughly, according to the population in different States, we have to give the chances of employment in Railway services. Mamataji declared that local people will be considered for services. In fact, that is a very good decision. That is why people expect something more than that.

I would urge upon the Government, especially our hon. Railway Minister Mamataji, to look into these problems and give due priority to the backward regions for the development of the Railways in the coming Budget. These are my suggestions which I would like you to take into consideration. Thank you very much, Sir.

SHRI R.C. SINGH (West Bengal): Sir, I support the Appropriation (Railways) No.4 Bill, 2009, which has been brought before the House by the hon. Railway Minister for getting about Rs.731 crore from the Consolidated Fund of India.

सर, एक बात और है, मैं कहना चाहता हूं कि माननीय रेल मंत्री महोदया बधाई की पात्र हैं। मैं विशेषकर पश्चिमी बंगाल के बारे में कहता हूं कि इन्होंने जो ट्रेनें दी हैं और उससे देश को एक कोने से दूसरे कोने तक जोड़ने की जो कोशिश की है, उसके लिए इन्हें मैं हार्दिक बधाई देता हूं, लेकिन मैं एक बात कहना चाहता हूं कि जो proposals हैं, उनके आधार पर infrastructure develop करने की जरूरत है। Infrastructure develop करने की जो बात इन्होंने कही थी कि West Bengal में public-private partnership के mode पर ये coach factory लगाएंगी। मैं अनुरोध करूंगा कि वह सिर्फ सरकारी क्षेत्र में होना चाहिए, इस बात की बहुत ही जरूरत है। रेलवे सरकारी क्षेत्र में coach factory लगाने के लिए सक्षम भी है।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहूंगा कि "दूरान्तो" जैसी जो ट्रेनें दी गई हैं, उनके लिए separate lines और उनके लिए अलग से व्यवस्था करने की जरूरत है। जो ट्रेनें बढ़ाई गई हैं, उनके लिए इंजन और coaches की

जरूरत है क्योंकि इनका बहुत ज्यादा अभाव है। इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से कहूंगा कि इस पर वे विशेष ध्यान दें कि जो हमारी जरूरत है, उसके लिए हम किस तरीके से और produce कर सकते हैं।

सर, तीसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि रेलवे में contract workers काम कर रहे हैं। ट्रेनें बढ़ रही हैं, passengers बढ़ रहे हैं, लेकिन manpower काफी घट गया है। उनकी तरफ भी ध्यान दिया जाए जिससे उन्हें social security मिल सके और उनकी service पर कोई बट्टा न लगने पाये। यानी, contract workers, जो आज रेलवे में काम कर रहे हैं, रेलवे में सेवा कर रहे हैं, उनकी retrenchment इत्यादि न हो सके और उनको permanent roll पर लाया जाए। मैं इस तरह की व्यवस्था करने के लिए अनुरोध कर रहा हूं और मुझे विश्वास है कि माननीय मंत्री महोदया बहुत सहृदय हैं, वे इस पर जरूर गंभीरता से विचार करेंगी।

चौथी बात, जो मैं कहना चाहता हूं, वह यह है कि जो small vendors हैं, उनको स्टेशनों में बेदखल कर दिया गया है। इसके लिए कोई planning या policy बन रही है, लेकिन तब तक वे बेचारे मर जाएंगे। उन स्टेशनों से ट्रेनों में जो खाना और जरूरत के दूसरे सामान मिलते थे, अब वे बन्द हो गये हैं। इसलिए जब तक policy नहीं आती है, उनको continue किया जाए। उनको continue रखने की दृष्टि से policy आनी चाहिए। इस बात को ध्यान में रखना चाहिए कि इसमें big contractors नहीं आ जाएं जिससे छोटे लोग जो अपनी रोजी-रोटी कमा रहे हैं, उनकी रोजी-रोटी पर धक्का न लगे। इसमें multinationals या big businessmen न आने पाएं, इसके लिए वे जरूरत कोशिश करेंगी। वे छोटी-छोटी दुकानें क्या लगाएंगे? अगर वे हजार-हजार करोड़ के मालिक होकर छोटी-छोटी shops लगाएंगे तो वे लोग तो मर जाएंगे। इसके लिए आपके पास बहुत-सी जगह है। इसलिए उन vendors की तरफ अधिक ध्यान दिया जाए। वे कई महीनों से काफी तकलीफ में हैं। माननीय मंत्री महोदया ने कहा था कि जब तक नई scheme नहीं आती, उनको चालू रखा जाएगा और मुझे विश्वास है कि वे इस पर जरूर अमल कराने की कोशिश करेंगी। माननीय मंत्री महोदया की तरफ से आदेश गया है, लेकिन implement नहीं हो रहा है। वे इसको implement कराने की कोशिश करें।

इसके बाद मैं यह कहना चाहूंगा कि रेलवे में जो हजार-हजार vacancies हैं, उनको immediately भरने के लिए माननीय मंत्री महोदय जरूर कोशिश करेंगी, क्योंकि इसकी जरूरत है। इसलिए इस काम को priority के आधार पर करने चाहिए।

सर, मैं एक और बात कहना चाहूंगा कि local peoples various trains में सफर करते हैं और उनको काफी छूट या राहत भी मिली है, क्या उनके लिए अलग से कुछ कम्पार्टमेंट वगैरह की व्यवस्था हो सकती है या नहीं? मैं चाहूंगा कि जो trains कोलकाता से दूसरे शहरों के बीच चल रही है उनमें इसके बारे में मंत्री महोदया कृपया ध्यान दें।

एक और बात मैं मंत्री महोदया से कहना चाहता हूं कि बहुत से लोग इधर-उधर, जो धार्मिक स्थान हैं, वहां कोलकाता वगैरह से आते हैं और वहां से जो trains आती हैं राजस्थान या दिल्ली के लिए, उनका रानीगंज स्टेशन पर, जो कि एक बड़ा एरिया है, एक हाल्ट दिया जाए, तो इससे यात्रियों को काफी सुविधा होगी।

इसी तरह से हावड़ा कोलकाता राजधानी को, आसनसोल एक मेगा सिटी बन रही है, जिसके लिए सरकार ने परमिशन भी दी है, आसनसोल में एक हाल्ट देना चाहिए।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) : ओ.के.।

श्री आर.सी. सिंह : सर, बस एक मिनट का टाइम और दे दीजिए। मैं ज्यादा कुछ नहीं कहना चाहूंगा, केवल एक बात की ओर ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि जो छोटे रेलवे स्टेशंस हैं, वहां पर जो गन्दगी आती है, मैला पड़ता है, वहां पानी की व्यवस्थ नहीं होती है, इसलिए उस गन्दगी या मैला को मेन्युअली साफ किया जाता है। मैं चाहूंगा कि इसके लिए उपयुक्त व्यवस्था की जानी चाहिए, ताकि वहां उनको कुछ सुविधा मिल सके।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) : ओ.के.।

श्री आर.सी. सिंह : एक बात मैंने पिछली बार भी कही थी, इस ओर माननीय मंत्री महोदया का ध्यान आकर्षित किया था कि जब देश आजाद नहीं हुआ था, उस समय उत्तर प्रदेश के बलिया जिले में चित्तू पांडे ने 14 दिन की आजादी घोषित की थी, मैंने उनके नाम पर एक train देने के लिए कहा था। मुझे उम्मीद है कि माननीय मंत्री महोदया इस पर भी जरूर विचार करेंगी।

उत्तर प्रदेश का ही एक शहर मऊ है, जो रेल से दो भागों में बंटा है और उनके बीच में से train गुजरती है। इसलिए वहां पर under bridge या over bridge होना अत्यंत आवश्यक है। इस पर विशेष ध्यान दिया जाए।

इन चंद शब्दों के साथ मैं दोबारा इस बिल का समर्थन करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Thank you, Shri Singh. Now, Shri M.V. Mysura Reddy, not present. Now, Shri Motilal Vora.

श्री मोती लाल वोरा (छत्तीसगढ़) : माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं विनियोग रेल संख्यांक 4 विधेयक, 2009, जिसमें भारत की संचित निधि से 7,31,30,60,000 रुपए की राशि रेलों से संबंधित प्रभारों को चुकाने के लिए वित्तीय वर्ष 2009-10 के दौरान अपेक्षित की गई है, मांगी गई है, का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं।

महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद तो दूंगा, इसलिए कि उन्होंने पिछले छः महीनों में कुछ कसावट लाई है, लेकिन कसावट के साथ-साथ उन्हें इस बात का भी ध्यान देना चाहिए कि जो घोषणाएं भूतकाल में रेल मंत्रियों के द्वारा हुई हैं, उन घोषणाओं पर भी अमल किए जाने की आवश्यकता है और यह मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से कहना चाहूंगा।

यह बजट अनुमान मैंने देखा है। दक्षिण पूर्व रेलवे में जो सबसे महत्वपूर्ण भाग है, आदिवासी अंचल, वह हमारे बस्तर का है। राजहरा से जगदलपुर की रेल लाइन को जोड़ने की बात न जाने कितनी बार इस संसद में कही गई है, माननीय मंत्री जी को उसका अनुमान तो हो गया होगा और समय-समय पर इस बात की जानकारी उनको दी भी गई है। लेकिन, लालफीताशाही के कारण आज जिस प्रकार की भीड़ मची हुई है और जो प्रश्नों के उत्तर दिए जाते हैं, उनमें यह कहा जाता है कि लागत में भागीदारी के आधार पर दल्ली-राजहरा, रॉवघाट, जगदलपुर के 235 किलोमीटर के निर्माण कार्य को कार्यान्वित करने के लिए 17-12-2007 को रेल मंत्रालय का छत्तीसगढ़ सरकार और भारतीय इस्पात प्राधिकरण इत्यादि के साथ समझौता हुआ और हस्ताक्षर हो गए और इस पर कुल राशि 700 करोड़ रुपए की खर्च होनी है। माननीय रेल मंत्री महोदया, मैंने अनेकों बार, आप तो अभी छः महीने पहले आई हैं, ...।

इसके बाद भी इस आदिवासी अंचल को जोड़ने की दिशा में किसी भी प्रकार का प्रयत्न नहीं किया गया। मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि दल्ली-राजहरा-रानाघाट-जगदलपुर के लिए जो लाइन है, जो आदिवासी अंचल के विकास में अत्यंत सहायक सिद्ध होगी, यह अनेक वर्षों से आपके मंत्रालय में लंबित पड़ी है और कभी पर्यावरण और वन मंत्रालय, कभी कोई और विभाग इसमें अड़ंगे लगाकर इसको डिले करता है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री महोदया का ध्यान इस बात की ओर आकर्षित करना चाहूंगा कि लगभग 338 रेल लाइनों के प्रोजेक्ट पिछले अनेक वर्षों से लंबित हैं - आंध्र प्रदेश में 23, आसाम में 16, बिहार में 51, छत्तीसगढ़ में 11, दिल्ली में 4, गुजरात में 13, हरियाणा में 8, अरुणाचल प्रदेश में 3, जम्मू-कश्मीर में 2, झारखंड में 16, कर्नाटक में 22, केरल में 13, मध्य प्रदेश में 12, महाराष्ट्र में 13, उड़ीसा में 19, पंजाब में 7, राजस्थान में 14, तमिलनाडु में 22, उत्तर प्रदेश में 33, उत्तराखंड में 4 और पश्चिमी बंगाल में 32 प्रोजेक्ट लंबित हैं। यानी कुल मिलाकर 338 रेल लाइनों के प्रोजेक्ट न मालूम कितने साल पहले आरंभ किए गए थे, उन पर न मालूम कितनी राशि खर्च हो चुकी है, हजारों-करोड़ों रुपए की राशि इन पर खर्च हो चुकी है, लेकिन नई रेल लाइनों की घोषणा हो जाने के बाद, उन प्रदेशों में इन पुरानी रेल लाइनों पर आज भी ध्यान नहीं दिया जा रहा है। मैं मंत्री महोदया से कहूंगा कि वे इस पर विशेष ध्यान दें, ताकि हमारी जो इतने हजारों-करोड़ों रुपए की राशि इन पर लगी है, उस राशि का उपयोग हो सके।

उपसभाध्यक्ष जी, मैं माननीय मंत्री महोदया से यह भी कहना चाहूंगा कि सर्वे कराने के नाम पर हमने लगभग 3 साल में 116 सर्वे कराए और 116 सर्वे कराने के बाद भी कुछ सर्वे हुए। मैं आपको ध्यान दिलाना चाहूंगा कि 1998 में मैं राजनंदगांव लोक सभा क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता था, मैंने उस वक्त यह अनुरोध किया था कि राजनंदगांव से जबलपुर तक की रेल लाइन का सर्वे किया जाए और उस सर्वे के लिए बजट में प्रावधान भी हुआ, लेकिन आज 2009 आ गया है, 2009 तक इसका अता-पता नहीं है कि उस सर्वे का क्या हुआ, क्या रिपोर्ट आई। इसी तरह राजनंदगांव से मानपुर तक आपका आदिवासी इलाका है, इस आदिवासी इलाके में लोगों ने शायद रेल लाइन देखी भी नहीं होगी, इस तरफ भी ध्यान देने की आवश्यकता है। हम लोग बहुत सी नई रेल लाइनों की घोषणा तो कर देते हैं, लेकिन पुरानी रेल लाइनें जो घोषित हुई हैं, जहां तक इनकी सर्वाधिक आवश्यकता है, वहां इन पर कोई काम नहीं होता है। छत्तीसगढ़ तो सबसे पिछड़ा इलाका है, लेकिन खनिज पदार्थों के मामले में काफी सम्पन्न होने के बावजूद यहां कुछ काम नहीं हुआ है। उपसभाध्यक्ष जी, मैं अपने समय का बराबर ध्यान रखूंगा और आपके घंटी बजाने से पहले ही मैं अपनी बात समाप्त कर दूंगा।

उपसभाध्यक्ष जी, मैं कुछ दिन पहले बनारस से दिल्ली आया और गरीब रथ में आया। बहुत कम माननीय सांसदों ने गरीब रथ में यात्रा की होगी। गरीब रथ अच्छा है, साफ-सफाई है, लेकिन उनकी जो चादरें हैं, जो तकिए हैं, न मालूम कितने महीनों से उनकी सफाई तक नहीं हुई। मैं आपसे कहना चाहूंगा कि गरीब रथ की शरुआत तो अच्छी हुई, गरीब लोगों के लिए इससे काफी सहूलियत मिली है। मुझे गरीब रथ में चढ़ने का सौभाग्य इसलिए मिला, क्योंकि मेरी ट्रेन छूट गई थी और मुझे दिल्ली पहुंचना था, इसलिए मुझे गरीब रथ में बैठकर आना पड़ा। मैंने देखा कि वहां अटेंडेंट नहीं है, खाने-पीने की व्यवस्था की बात तो छोड़िए, लेकिन कोई अटेंडेंट नहीं है, कोई पूछने वाला नहीं है।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Mr. Minister, please listen to this point. ...*(Interruptions)*... Please listen to this point.

श्री मोती लाल वोरा : वहां लोअर बर्थ मिल जाने से मैं तो आराम से बैठकर आ गया। आखिरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि रायपुर से धमतरी नैरो गेज लाइन है। करीब 40 साल से लगातार उसकी जो हालत है, आप तो अभी नई आई हैं, आपको शायद इसका अंदाज़ा भी नहीं होगा, लेकिन वह रेल लाइन ऐसी है कि आप चलती ट्रेन से उतर जाइए, उतरकर वापस ट्रेन में चढ़ जाइए, अगर आपको बकरियों के लिए झाड़ की पत्तियां तोड़नी हैं, तो उन्हें तोड़कर आप ट्रेन में चढ़कर बैठ जाइए। मैं माननीय मंत्री महोदया से कहूंगा कि मैंने बार-बार इसके बारे में लालू प्रसाद जी से कहा, सबसे कहा, आखिर लोगों के कानों में जूं तो रेंगनी चाहिए, जो कहा जाए, उसका असर तो होना चाहिए। मैं उम्मीद करता हूं कि ममता बनर्जी जी जरूर इस ओर ध्यान देंगी क्योंकि ये दोनों रेल लाइनें छत्तीसगढ़ के लिए अत्यंत महत्वपूर्ण हैं। आपने मुझे इस बिल पर बोलने के लिए समय दिया, इसके लिए धन्यवाद।

श्री श्रीगोपाल व्यास (छत्तीसगढ़) : महोदय, मैं माननीय वोरा जी ने अभी जो बातें कही हैं, चूंकि मैं भी छत्तीसगढ़ से हूं, उनमें एक मिलियन गुणा करके वही वेदना कहना चाहता हूं। आपने प्रश्न के उत्तर में कहा है, मैंने यह प्रश्न 20.11.2009 को पूछा था और उसका यह उत्तर दिया गया। "The new line from Dallirajahara to Rowghat has already been taken up as part of Dallirajahara-Jagdalpur Project". So many hectares of land have been acquired. Everything has been done. It is mentioned, "All the necessary documents for land acquisition for Dallirajahara-Rowghat new line have been submitted to the State Government and the matter is being pursued with them for early action". यह हम बार-बार सुनते आए हैं। मैं माननीया ममता जी से बहुत ही नम्रतापूर्वक निवेदन कर रहा हूं, जो बातें माननीय वोरा जी ने कही हैं, वे तो वर्षों से कह रहे हैं, मैं तो नया आया हूं, परन्तु मैं छत्तीसगढ़ की आवाज को और बुलंद रखने के लिए उनके साथ अपने शब्द जोड़ रहा हूं। आपने अपनी मांगों को करते समय जो कागज सबमिट किया है, उनके बारे में कुछ कहना चाहता हूं। आपने मुख्य रूप से दो मांगों के लिए यह पूरक मांग रखी हैं। एक तो है राष्ट्रीय परियोजनाएं और दूसरा है, जिसको आप नई सेवाएं या सेवाओं में नए उपकरण कह रहे हैं। मैं माननीय ममता जी का बहुत सम्मान करता हूं और उनकी ऊर्जा का तो लोहा सारा देश मानता है। मैंने यह सुना था और पढ़ा भी था कि आप "व्हाइट पेपर" लाने जा रहे हैं। वह "व्हाइट पेपर" कब आएगा? उसकी प्रतीक्षा भी हो रही है, क्योंकि उससे बहुत सारी बातें देश को जानने के लिए मिलेंगी। मैं यह तो मानता हूं और आपने स्वयं भी बजट रखते समय कहा था कि आपको बजट बनाने के लिए बहुत कम समय मिला है, इसलिए स्वाभाविक रूप से आपको सभी बातों का विचार करने का अवसर नहीं मिला होगा। इसलिए अभी आपने पूरक मांगों के लिए यह विधेयक लाया है। मैं पहले नई सेवाओं के बारे में कुछ कहना चाहता हूं। मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि यह जो लेवल क्रॉसिंग्स/समपार हैं, उनको प्रारंभ करने के लिए आपने पूंजी मांगी है और वह सभी जोन्स के लिए मांगी है। इसके लिए मैं आपको बधाई देता हूं, क्योंकि बहुधा यह होता है कि कोई एक तरफ बात होती है, तो दूसरी तरफ ध्यान नहीं होता है। आपने समपार और भूमिगत नाली के लिए भी प्रावधान किया है। मैं यह समझ रहा हूं कि आपने इन कामों को प्रारंभ करने के लिए राशि मांगी है। चूंकि आपकी दिशा ठीक है, आपने मानवीय संवेदना का इसमें परिचय दिया है, इतनी दुर्घटनाएं होती हैं, इसलिए मैं इसके लिए आपको बहुत धन्यवाद दे रहा हूं। तथापि मैं आपसे यह कह रहा हूं कि उसमें अभी बहुत काम बाकी है। एक अनुमान के अनुसार देश में कुल पच्चीस हजार रेलवे क्रासिंग्स हैं। अब आप कब शुरू करंगे? अगर आपने शुरू किया है, तो

इसके लिए बधाई है। आशा करता हूं कि इससे दुर्घटनाओं की संख्या में कमी होगी। इसी सत्र में एक प्रश्न के उत्तर में कहा था कि 2008-09 में 177 accidents हुए हैं। जिनमें 24 में रेलवे सेफ्टी के द्वारा जांच की गई और 153 में डिपार्टमेंट कमेटी के द्वारा जांच की गई। अब यह सोचने का विषय है कि क्या कर्मचारियों की लापरवाही इसका कारण है, जो आपने उसका डिपार्टमेंटल जांच की है? उसका ओवर बर्डन भी एक कारण है। मैं आपसे यह निवेदन कर रहा हूं कि जो आपके लोको ड्राइवर्स हैं, उनका ओवर स्ट्रेसिंग बहुत ज्यादा है। उनके एसोसिएशन की तरफ से एक मेमोरेंडम मिला है। हम समझ सकते हैं कि इतना अधिक घंटे काम करने के कारण मनुष्य पूरा सो नहीं पाएगा, विश्राम नहीं कर पाएगा, तो उसका क्या होगा, तो कृपया उन बातों की ओर अवश्य ध्यान देंगे और इस प्रकार की व्यवस्था करेंगे कि लोको ड्राइवर्स को पर्याप्त रेस्ट मिले, ताकि ये दुर्घटनाएं कम हों।

उसी प्रश्न के उत्तर में आपने कहा था - मैंने पूछा था, इसलिए आपने जवाब दिया था, तो उसके लिए मैं धन्यवाद देता हूं। आपने कहा था कि 41 हज़ार पद खाली हैं, जो Track Maintenance की श्रेणी में आते हैं। यह भी एक चिंता का कारण है। Track failures के कारण क्या-क्या बातें होती हैं, हम सब जानते हैं, तो कृपा करके इस पर भी आप विचार कीजिए और यह बताने का कष्ट कीजिए कि ये पद कब भरे जाएंगे? 41 हजार पद केवल Track Maintenance में खाली हैं, ऐसा आपने स्वयं कहा है।

आपने नई मांगों के बारे में जो कहा है, उसे देखकर मुझे आश्चर्य हुआ कि अभी दिल्ली, कोलकाता और चेन्नई सरीखे महानगरों में जन-उद्घोषणा प्रणाली के लिए अतिरिक्त पैसा मांगा गया है। मुझे समझ में नहीं आता है कि ये इतने बड़े महानगर हैं और अभी तक क्या वहां जन-उद्घोषणा की प्रणालियां नहीं थीं या बहुत कम थीं, जिसके लिए आपको पूरक मांग रखनी पड़ रही है? कृपया इन बातों के बारे में भी आप सोचिए। चेन्नई में तो आपने 909.83 लाख रुपए मांगे हैं, Integrated सुरक्षा प्रणाली के लिए, तो चेन्नई का रेलवे स्टेशन सुरक्षित था या नहीं, यह प्रश्न भी खड़ा होता है।

अब मैं आपकी राष्ट्रीय परियोजनाओं के बारे में कुछ कहना चाहता हूं। आपने मेरे ही प्रश्न के उत्तर में कटरा-काज़ीगुंड लाइन के बारे में कहा था। इस सदन को यह मालूम है और हमारे माननीय चतुर्वेदी जी उसको पुरज़ोर प्रकार से सदन में रखते रहे हैं। हम लोगों को वहां जाने का भी अवसर मिला है, इसलिए यह एक प्रकार की महान राष्ट्रीय चिंता का विषय होना चाहिए। यह राष्ट्रीय परियोजना जरूर है, लेकिन कटरा-काज़ीगुंड लाइन के बारे में कमेटीज़ पर कमेटीज़ बैठ रही हैं। उसका realignment कब होगा? हो गया है या नहीं? ममता जी, मुझे खुशी है, आपने अपने बजट भाषण में कहा था कि यह बहुत सावधानी से करने का विषय है। मैं आशा करता हूं कि आपकी जांच भी पूरी हो गई होगी और आप इस सदन को बताने का कष्ट करेंगी कि इसमें विलम्ब क्यों हुआ? कौन जिम्मेदार है? कितना खर्च हुआ है? यदि आप यह बताने का कष्ट करेंगी, तो बहुत उपकार करेंगी।

जहां तक पूर्वोत्तर का विषय है - दूसरी राष्ट्रीय परियोजना, बहुत खेद का विषय है उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपसे कहना चाहता हूं ...(**समय की घंटी**)... बोलने दीजिए, मैं बहुत महत्व के विषय पर बोल रहा हूं। जिसे हम आज एक राष्ट्रीय परियोजना कह रहे हैं, इतने वर्ष तक, पचास-साठ साल तक, हम इस पूर्वांचल का इतना दुर्लक्ष्य करते रहे कि वहां की राजधानियां तक रेल से connected नहीं हैं! पता नहीं अगरतला कैसे connected है! हमारे मतिलाल भाई बताएंगे, किस प्रकार का प्रयास या दबाव डालकर उन्होंने अगरतला तक तो प्राप्त कर लिया है, मैं उसके लिए आपको धन्यवाद और बधाई दूंगा, परन्तु बाकी का क्या होगा? महोदय, जब भारत का नक्शा दृष्टि में आता है और जब सिक्किम जाने का रास्ता देखते हैं, जो "चिकन नेक" कहलाता है, तो भारत की सुरक्षा के बारे में चिंता होती है। किस प्रकार की वह स्थिति है, कृपया इस पर भी आप सोचिएगा।

आपने एक स्टेटमेंट दिया है - निम्न चालू निर्माण कार्यों के निष्पादन में किए गए निर्णयानुसार परिवर्तन, उस पर एकाध बिंदु कहूंगा, ज्यादा समय नहीं लूंगा। उसमें रायपुर - टिटलागढ़ लाइन का उल्लेख है। महोदय, मैं छत्तीसगढ़ से आता हूं और रायपुर छत्तीसगढ़ की राजधानी है। वह पूर्वी तटीय रेलवे से रेल विकास निगम में दिया गया है और वित्त पोषण के लिए जो आपका शीर्ष है, वह है "निक्षेप"। उसका अर्थ होता है राज्य सरकारों और बाकी एजेंसियों के साथ मिलकर आप करेंगे, बहुत अच्छी बात है। अब चूंकि छत्तीसगढ़ और उड़ीसा, दोनों की सरकारें involved हैं, तो कृपया बताने का कष्ट करें कि उसमें किस प्रकार की भागीदारी उन राज्यों की है और आप यह कब तक करेंगे?

एक बात सुझाव के रूप में मैं आपसे कह रहा हूं कि कई लोगों ने मुझसे कहा है कि पूर्वी तटीय जो रेलवे है, उसके पास एक स्टेशन शायद Mandir Hasaud नाम का होगा उसका, वह रायपुर के बहुत नज़दीक है और Mandir Hasaud की सभी सुविधाएं आप रायपुर से कर सकते हैं, तो मेरा सुझाव है कि उसको रायपुर के डिवीज़न के साथ जोड़ने का विचार कीजिए।

एक आखिरी निवेदन यह है कि सभी जगह रेल उपभोक्ताओं के एसोसिएशन्स और संघ बनते हैं और वे बहुत सी बातें हम लोगों को लिखकर भेजते हैं। यह प्रजातंत्र का तकाज़ा है कि हम ऐसे सारे संगठनों और एसोसिएशन्स की बातों को ध्यान से सुनें और आपको उसमें से जो-जो ठीक लगता है, उनका निर्णय करें और इस सदन को सूचित करने का कष्ट करें। आपने मुझे अतिरिक्त समय दिया, उसके लिए धन्यवाद।

SHRI P. RAJEEVE (Kerala): Sir, the thrust of the Ministry is privatisation. Parcel services and other amenities have been handed over to private capital. While replying to the speech on the Railway Budget, the hon. Minister had given an assurance that she would ensure good quality of food in the trains. But the situation remains the same in most of the trains. Now the IRTC has decided to increase the price of food items. It has been reported that they have decided to sell only Pepsi and Coke, instead of indigenous soft drinks, in the trains. This is a very serious matter. The second point is that there is a sharp decline of workforce; there was a sharp decline of around 20 per cent of workforce during 2007-08. This is a very serious problem. Due to this shortage of workforce, the loco running staff are compelled to work more than 16 to 20 hours in a day. They are deprived of periodical rests. They are compelled to take night duty, continuously for five to six nights. All these things are against the national and international labour norms, and it is also a serious threat to the security of the passengers.

In the last two Budget speeches, M/s Burn Standard and Braithwaite of West Bengal were declared to be taken over by the Railways. I would like to know what the status of this declaration is.

Now I would like to bring the attention of this House to certain demands pertaining to my State, that is, Kerala. One is our longstanding demand for formation of a Peninsular Railway Zone, with headquarters in Kerala. It is a well established fact that the needs and geographical sprawl of

Kerala State are quite different from the neighbouring States, Therefore, the demand for a separate Zone is thoroughly justified. We request the hon. Minister, through you, Sir, to consider this genuine demand of the people of Kerala. The earlier UPA Government had announced the setting up a new coach factory at Palaghat. But nothing has been done up till now. The State Government has solved the problem of locality for acquisition of land. 1 would request the hon. Minister, through you, to make proper allocation of funds for constructing a coach factory at Palaghat. The major demands, for development of Railways in Kerala, are, doubling of lines and electrification. This issue should be properly addressed. I would request the hon. Minister to allocate sufficient funds for electrification and doubling of lines. Regarding RoBs, the hon. Minister has stated, during the Budget speech, that the present system of sharing between Centre and State Governments needs to be reviewed. I would like to know whether this has been reviewed or not. The Government of Kerala has already presented a proposal to take up the responsibility of building RoB, and sufficient funds should be allotted by the Centre as its share in advance. We demand Rs.100 crores as advance payment of the Central share. I would request the hon. Minister to consider this as well.

Most of the trains announced in the Budget, have not been started till now, including the non-stop Duronto trains from Cochin to Delhi. We are waiting for the train to be introduced. I would request the hon. Minister to consider the demand of a new daily train to Bangalore and one to Mumbai. The hon. Minister of State for External Affairs, Shri Shashi Tharoor, had also supported this demand for a new train to Bangalore and Mumbai from Trivandrum. This is a longstanding demand. More than 100 private buses are running services to Bangalore. Their interest has led some railway officials to take stand against a new train to Bangalore.

Sir, while replying to discussion on the Budget of 2008-09, the Railway Minister announced two new surveys in the Northern Kerala; one in Kasargod and another in Angadipuram and Perur, well-known to the hon. Minister of State, Shri Ahammed. I would request the Minister to expedite this survey. I would also request the hon. Minister to start a new railway station at Nedumbassery; the Cochin International Airport is situated at Nedumbassery. The railway line is also very near to the Airport. The new station will be very helpful to the passengers.

Another important demand is to convert Garib Rath between LTT and Trivandrum as a daily train.

माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, अभी गरीब रथ में pantry car नहीं है। क्या गरीब को खाना नहीं चाहिए? इसका क्या मतलब है? यही आम आदमी की सरकार अच्छी है।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) : केरल के मंत्री नहीं समझेगा, तो फिर क्या फायदा है।

SHRI P. RAJEEVE : I request the hon. Minister to consider the genuine demands of the people of Kerala and do the needful. Thank you, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Thank you Rajeeve for adhering to the time-limit. Shri Y. P. Trivedi. You know your time-limit.

SHRI Y. P. TRIVEDI (Maharashtra): Thank you, Sir. 1 will try to confine myself to the time-limit.

First of all, I will take a second for applauding Mamata *didi* for the excellent job she is doing. There can be no doubt about her earnestness, about her sincerity and her utmost honesty. But I have a problem related to Mumbai, In my city, everyday two or three people are killed at level crossings and it is not even considered to be the news. One must realise that when railway lines are running in the city to the extent of more than 50 kilometres, what is required, first of all, is fencing all the way, which hasn't been done. If one wants to travel without ticket, he can get down at one station, walk a little and, when the fencing stops, he can come out very easily. So, fencing should be done at all places. The second thing which is very necessary is the level-crossing. At a level-crossing, if it is not possible to build an over-bridge, make an underground passage so that people are not tempted to cross because they are in a hurry. The third thing which I would like to mention here is about large tracts of land which are at the disposal of the Railways in Mumbai. In Mumbai, land is like gold and the Railway Ministry should seriously consider the development of these lands, if a necessity arises, on a private-public partnership basis so that the quarters are reserved for the railway staff in the first instance and, thereafter, they are commercially exploited either for offices or residences. I think, it will be a huge source of revenue for the Railways because the tracts are now lying vacant and idle; there are squatters and there are *jhonpadpattis*. I think, this land can be put to a profitable use.

My fourth suggestion is about the safety of passengers and the safety of trains. Today, we are aware of the fact that terrorists are eyeing upon our country and are trying to disrupt our economy and disrupt our life and the Railways are probably the softest target possible. On an experimental basis, at least, some of the luggage should be screened in order to find out whether any bomb has been planted in a hand bag or something else which is placed inside the railway train and, thereafter, see if the man disappears. So, this is something which is absolutely necessary. The fifth thing which I would like to say is that even though we have introduced in Mumbai something like 15-bogey trains, the platforms are not sufficiently long enough to accommodate those trains. Not only that, when you have introduced those trains, the congestion has not disappeared. What is required in Mumbai is a

Metro or a Mono rail for which, probably, the State Government does not have the funds. The Railways should take it up and run Metro rail in the city of Mumbai. Thank you, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): Thank you, Trivediji, for sticking to the time-limit. Shri A. A. Jinnah.

SHRI A. A. JINNAH (Tamil Nadu): Sir, the State of Tamil Nadu is growing fast in the field of industry and information technology. A number of industries find a convenient place in Tamil Nadu with all facilities and amenities. Thousands of people are getting employment because of that.

Sir, we need railway transport for men and material. A lot of railway projects have been neglected in this Budget. It is putting us in a lot of inconvenience. In the very first year of the UPA Government many projects have been given to us. Sir, our Chief Minister of Tamil Nadu has written a letter congratulating the hon. Minister of Railways, at the same time, pointing out what are all the projects to be completed in the State of Tamil Nadu. He says, "I am happy to note that under your able and efficient stewardship the Railway Ministry has been making steady progress not only in terms of providing and upgrading wider railway network but also ensuring impressive increase in the revenue. Against this background, I would like to bring to your notice that a number of important railway projects pertaining to Tamil Nadu are suffering from either inadequate provision of funds or slow physical progress. As you are already aware, all these railway projects are very essential to cater to the long felt needs of the public of Tamil Nadu.

For instance, in respect of projects relating to gauge conversion, against a Budget grant of Rs.240 crores provided for the year 2009-10, an additional grant of Rs.280 crores will be required to complete the works on time. Most importantly, Mayiladuthurai-Thiruvarur-Karaikudi and Thiruthuraipoondi and Nagapattinam-Thiruthuraipoondi via Thirukkuvalai gauge conversion works are still pending completion because of inadequate funding.

Similarly, in respect of doubling of railway line, eight projects have been taken up for executive at a Budget outlay of Rs.112 crores during the year 2009-10, whereas an additional grant of Rs.77 crores will be required to complete the doubling of Chengalpattu-Villupuram line alone in this year itself.

Same is the situation in respect of projects for laying new lines. For example, Karur-Salem new railway line project covering a distance of 85 kilometres is being carried out in the State. As against a Budget grant of Rs.36 crores for the year 2009-10, already an amount of Rs.34 crores has been spent as on date. The estimated requirement of funds for the full year is Rs.140 crores. Hence, an additional grant of Rs.104 crores will be required for this project in order to maintain the pace of progress in the work. I understand that there is certain slowness in the execution of this project. Similar is the situation in respect of the remaining five new lines projects namely Thindivanam-

Thiruvannamalai, Thindivanam-Nagari, Attipattu-Puttur, Erode-Palani and Chennai-Cuddalore via Mahabalipuram. Mahabalipuram is the place of Pallava kings and it is a pilgrimage and tourist spot in India. So, taking into consideration everything, I would request the hon. Railway Minister, Mamataji to give some kind of help to Tamil Nadu. At the same time, she has to look after the welfare of the Tamilians. The Tamilians are always taking a very great place in the UPA Government. Tamil Nadu and our Chief Minister, Dr. Karunanidhi are standing like a colossus in protecting the UPA Government. I request the hon. Minister to render justice to us by providing funds for all the projects about which I have made a mention here. Thank you very much.

श्री रघुनन्दन शर्मा (मध्य प्रदेश) : उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं इस अनुपूरक बजट का समर्थन करता हूं। संसद में पहले जो धन दिया है, वह भी पूरी तरह से समुचित खर्च नहीं हो पाया, लेकिन फिर से माननीय रेल मंत्री जी ने लगभग 7 अरब 31 करोड़ 30 लाख रुपए की आवश्यकता बताई है। भारत की संचित निधि में से यह धन रेलवे के प्रशासन को ठीक करने के लिए, भारत में नई रेल लाइनें बिछाने के लिए और अन्य कार्यों के लिए स्वीकृत करने की अपेक्षा की है। जब आदरणीय ममता जी रेल मंत्री बनी थीं, तो उनसे बड़ी आशाएं बंधी थीं, लेकिन जैसे ही उन्होंने पहला बजट प्रस्तुत किया, तो बजट पेश होने के बाद ये आशाएं धूमिल हुईं, निराशा उत्पन्न हुईं। ऐसा लगा कि वे सम्पूर्ण भारतवर्ष के रेल विभाग की मंत्री नहीं हैं, उनका रेल विभाग छोटा होकर केवल पश्चिमी बंगाल का रेल विभाग हो गया है। मानों वह अखिल भारतीय बंगाल रेल मंत्रालय तक सीमित हो गया है, ऐसा लगा है। मैं यह कहना चाहता हूं कि उनको सम्पूर्ण देश के विकास की दृष्टि से बात करनी चाहिए। अभी उन्होंने एक प्रश्न के उत्तर में कहा है कि लगभग 358 रेलवे स्टेशंस आदर्श रेलवे स्टेशंस के लिए चिन्हित किए गए हैं। जब मैंने उन सारे रेलवे स्टेशंस को देखा, तो मुझे उसमें यह दिखाई दिया कि 358 में से 200 रेलवे स्टेशंस पूर्वी क्षेत्र के हैं और सारे देश के लिए केवल 158 आदर्श रेलवे स्टेशंस का चयन किया गया है। यह आदर्श रेलवे स्टेशन चयनित करने की प्रक्रिया क्या है, इसका आधार क्या है? किस आधार के ऊपर आपने इन्हें चिन्हित किया है? उनको चुनने का कोई आधार होगा। मुझे ऐसा लगता है कि जो यूपीए के राज्य नहीं हैं, उन सब राज्यों को बाहर निकाल दिया गया है और आपने ऐसे राज्यों को, जो केवल यूपीए के राज्य थे, उन्हीं को अपनी लिस्ट में सम्मिलित किया है। एनडीए के सारे राज्य आपकी प्रक्रिया से बाहर हो गए हैं। आपका सारा समय अभी बंगाल में ही जा रहा है। कुछ मित्र दलों ने आपको अभी से मुख्य मंत्री घोषित कर दिया है। मैं आपको इसके लिए पूर्व में बधाई देता हूं, लेकिन मैं यह कहना चाहता हूं कि जब तक आप रेल मंत्री हैं, तब तक आप सारे देश का ध्यान रख कर चलेंगी, तो सारे देश के लोगों के विकास की अपेक्षा पूरा करने का जो सपना है, वह पूरा हो जाएगा।

माननीय मंत्री महोदया, रेलवे के करीब 8 हजार रेलवे स्टेशनों पर आज भी PCT प्रणाली है। बुकिंग क्लर्क के हाथ से छपे हुए टिकट पर जो किराया लिख दिया जाता है, वही किराया उपभोक्ताओं से वसूल किया जाता है। वह बुकिंग क्लर्क कितना लिखता है, स्टेशन के ऊपर उसकी कोई सूची नहीं लिखी हुई है और उसकी जेब से वह सारा किराया देना पड़ता है, उपभोक्ता को लूटा जाता है। इसमें फर्जी entries भी होती हैं और यात्रियों को गलत तरीके से पैसे का भुगतान करना पड़ता है। आज के युग में हम यदि आधुनिकतम टेक्नोलॉजी के अनुसार रेलवे टिकट की

व्यवस्था नहीं कर सकते, तो वहां पर आधुनिकतम किराए की व्यवस्थित सूचियां लगा कर दे सकते हैं, ताकि उपभोक्ताओं को वास्तविक किराए की जानकारी प्राप्त हो।

इसी प्रकार आपका रेलवे भूमि विकास प्राधिकरण बना हुआ है। उस रेलवे भूमि विकास प्राधिकरण में वाणिज्यिक कार्यों का उपयोग होना है। इस हेतु प्राधिकरण को 3,744 एकड़ भूमि सौंपी गई है, जिनमें से केवल 41 एकड़ भूमि के करार हुए हैं, काम नहीं हुआ है। काम nil है और आपको जितना चाहिए, उतना पैसा हम आपको संसद के माध्यम से देते जाते हैं, आपको संचित निधि से खर्च करने की अनुमति देते जाते हैं, लेकिन जब विकास कार्य की बात आती है, तो वहां पर शून्यता, रिक्तता दिखाई देती है। मैं एक और बात कहना चाहता हूं। गत तीन वर्षों में समर्पित माल गलियारा निगम लिमिटेड (Dedicated Freight Corridor Corporation of India Ltd. (DFCCIL) को 351 करोड़ रुपए अंतरित किए गए, किन्तु वह पूर्वी-गलियारे और पश्चिमी गलियारे के निर्माण कार्य के लिए तीन वर्षों में केवल 126 करोड़ रुपए ही खर्च कर पाया। गति इतनी धीमी है। यह कार्य वर्ष 2007 से प्रारम्भ हुआ है और 2017 में पूरा होना है। केवल 10 वर्षों में इतना सारा काम होना है। मैं निवेदन करना चाहता हूं कि इस गति को बढ़ाने की आवश्यकता है। हमारा देश इतना बड़ा है। हम नई रेलवे लाइनें बिछाना चाहते हैं, नये मार्गों का निर्माण करना चाहते हैं, छोटी रेलवे लाइनों को बड़ी रेलवे लाइनों में बदलना चाहते हैं, लेकिन उस ओर हमारा ध्यान ही नहीं जा रहा है। हमारी गति बहुत ही मंद है।

आपकी विज्ञापनों से प्राप्त आय भी घटी है। आपने चालू वित्त वर्ष में 307 करोड़ रुपए का लक्ष्य रखा है कि विज्ञापनों के माध्यम से हम यह राशि एकत्र करेंगे, लेकिन अभी अक्टूबर तक आपके पास केवल 45 करोड़ ही प्राप्त हुए हैं। यह आय पिछले वर्ष की आय के मुकाबले 14% घटी है। यह वित्त वर्ष 2007-08 में 156 करोड़ रुपए थी और 2008-09 में 173 करोड़ रुपए हो गई। मुझे लगता है कि विभाग के कार्यों के प्रति आपकी चिंता कम हो गई है। आपकी प्रशासनिक दक्षता, जिसका सारा देश कायल है एवं हम भी आपके प्रशंसक हैं, लेकिन लगता है कि आप कहीं न कहीं उलझी हुई हैं और प्रशासनिक कार्यों के प्रति बेखबर हो गई हैं। मैं आपसे अपेक्षा रखता हूं कि जैसा आपके बारे में सोचा जाता है, उसी के मुताबिक आप रेलवे को गति प्रदान करेंगी।

सूत्रों का दावा है कि 18,000 नये वैगन खरीदने और नई ट्रेनों को चलाने के लिए आपकी योजनाएं कोच फैक्ट्री स्थापित करने की हैं, लेकिन इसके लिए कई अरब रुपए की आवश्यकता होगी। इसके लिए आपको बैंकों से धन लेना होगा, साथ बांड के माध्यम से भी धन जुटाना होगा और बंगाल की राजनीति से फुर्सत निकाल करके आपको धन जुटाने की व्यवस्था करनी पड़ेगी। ...(**व्यवधान**)...

उपसभाध्यक्ष (**प्रो. पी.जे. कुरियन**): शर्मा जी, समाप्त कीजिए।

श्री रघुनन्दन शर्मा : मैं एक और बात कहना चाहता हूं और उस बात के साथ ही अपनी बात समाप्त करूंगा। दाहोद से लेकर मध्य प्रदेश में इन्दौर तक की रेलवे लाइन, पन्द्रह वर्षों से सर्वे हो करके पड़ी हुई है, लेकिन उसका काम अभी तक भी प्रारम्भ नहीं हुआ है। इसी प्रकार से रामगंज मंडी से लेकर भोपाल तक की रेलवे लाइन 20 वर्षों से सर्वे के इंतजार में है, लेकिन वह काम भी पूरा नहीं हुआ है। गति यदि यही रही तो इस देश का क्या होगा? रेल के प्रति हम आशान्वित हैं।

उपसभाध्यक्ष (**प्रो. पी.जे. कुरियन**): बस, अब आप समाप्त कीजिए।

श्री रघुनन्दन शर्मा : यदि देश में हम रेलों का जाल फैला सके, तो निश्चित रूप से हम अपने इस देश को विकास की एक नई दिशा दे सकते हैं और नई गति प्रदान कर सकते हैं। आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया, इसके लिए धन्यवाद।

MS. MABEL REBELLO (Jharkhand): Thank you, Sir. I am an MP from Jharkhand, adjacent to the Minister's State, home State. She is doing wonderful work, a lot of work, a lot of projects she is taking there, increasing infrastructure and also establishing industrial units to create jobs there. Brindaji is looking at me trying to say as if I am saying something wrong. Brindaji, she is creating jobs and she is helping West Bengal. Please do not look at me like this. ...*(Interruptions)*... So, my request...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Remember your time.

MS. MABEL REBELLO: Yes, Sir. I am aware of the time, I have only two or three points. My request to the hon. Minister is that she should take care of Jharkhand as well. She knows Jharkhand is a nascent State, hardly of nine years, and she knows Jharkhand requires infrastructure. Sir, there are five projects. In the year 2002, the State Government of Jharkhand signed a Memorandum with the Railway Board and these projects were supposed to be completed in the year 2007. But they are not completed due to various reasons and now again Jharkhand Cabinet has taken a decision in the month of February 2009 to sign again a Memorandum with the Railway Board and to take this project forward by five years and complete it. But my request to the hon. Minister is that when the Memorandum was signed in the year 2002, at that time for what reasons, I do not know, the State Government was forced to contribute 'two is to one share', that is, 66 per cent State will give to the project and 33 per cent, that is, one third the Railways will contribute.

Sir, this is very, very unfair for a poor State like Jharkhand. It should be on the basis of 50:50 share. I have already given it in writing to the hon. Railway Minister and, I am sure, she would definitely consider it being a neighbouring and poor State. She would bring up the sharing to 50:50 level.

The second point is, the original cost, when the agreement signed, was Rs. 1,997 crores. Now, there is cost escalation. As a result, it has gone up to Rs. 3,300 crores and the State Government does not have that much money to contribute. Therefore, I request that the hon. Railway Minister should contribute more and complete these projects very early.

Sir, the Rajdhani Express from Delhi to Ranchi takes 19 hours, But, if a small stretch of 25 kms. between and Lohagadha to Changua in district Palamu, is completed, which is a missing link, then the journey can be reduced by four hours. The travel time between Delhi and Ranchi can, at best, be about 12 to 13 hours. Now, it takes almost 18 to 19 hours. Similarly, Daltangunj to Kolkata the journey can be reduced by 5 hours. Therefore, I urge upon the hon. Railway Minister to take up this particular link of 25 kms. and complete it urgently.

3.00 P.M.

Sir, in the same way, there are six projects signed with the Railway Board. They are all hanging fire. They have taken a lot of time for land acquisition and other things. That is how the projects got delayed and there is cost and time overrun. As a result of that, none of the projects have seen the light of the day.

Hence, I request the hon. Railway Minister to direct the Railway Board to sign once again MoUs with the State Government and complete these projects without any further delay. Thank you.

श्री राजनीति प्रसाद (बिहार) : महोदय, मैं सबसे पहले आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे इस विषय पर बोलने का मौका दिया है।

सर, हिन्दी में एक मुहावरा है, जिसे मैं बोलना चाहता हूं। "सधे साधे तब सधे, सब साधे सब जाए।" ...(**व्यवधान**)... नहीं, नहीं, वह आपका है। मेरा उससे अलग है। ...(**व्यवधान**)... सर, मेरा मतलब यह है कि पहले जो हमारे रेल मंत्री थे, उन्होंने इसमें साधना की तो उनका स्टेट चला गया। अब आप रेलवे में ऐसी साधना कर रही हैं, रघुनन्दन बाबू ने ठीक कहा, कि आपको एक जगह की चिन्ता है। उस जगह का नाम मैं नहीं लेता हूं। उसे लोग बाद में समझ जाएंगे। जब आपको एक जगह की चिन्ता होगी तब आपको रेल में कमी दिखाई पड़ेगी। यह पक्की बात है। इसमें कोई दिक्कत नहीं है। इसीलिए रेल के बजट को अलग से रखा गया और उसको आम बजट के साथ जोड़ा नहीं गया, क्योंकि रेल में महत्वपूर्ण उक्तियां, महत्वपूर्ण चीजों का समावेश होता है।

अगर आपकी एक साल बाद की कोई योजना है तो उसके लिए हम आपको congratulate करते हैं। आपको हम भी सहायता करेंगे। हम लोग भी आपको मदद करेंगे। हम लोग भी आपके बारे में जरूर सोचेंगे कि आप अच्छा काम कीजिए, लेकिन आप जरा रेलवे के बारे में सोचिए।

मैं कहना चाहता हूं कि बहुत सारे लोग या कोई एक आदमी project issue नहीं करता है, बल्कि रेल मंत्री project issue करते हैं। अब आप बताइये कि मुंगेर में जो रेलवे पुल है, उसका क्या हुआ? दीघा में जो रेलवे पुल है, उसका क्या हुआ? छपरा में जिस coach factory का उद्घाटन किया गया था, उसका क्या हुआ? ये सब समस्याएं हैं। इनके बारे में आप जरूर सोचिए। क्योंकि आपको समय नहीं मिलता तो आप कैसे सोचेंगी? यही दिक्कत है। तो आप समय निकालिए। यह जो प्रोजेक्ट रेल मंत्रालय के द्वारा, कैबिनेट के द्वारा शुरू किया गया है, उसके बारे में आप क्या विचार करेंगी। इसके बारे में आप देखिए।

दूसरी बात, मैं यह कहना चाहता हूं कि आये दिन ट्रेनों में डकैती हो रही है। इसके बारे में आप विचार कीजिए कि ट्रेनों में डकैती क्यों होती है? आप कहेंगी कि यह राज्य सरकार का मामला है, लेकिन आपके यहां भी तो force है, आपके यहां भी तो RPF है और आपके बटालियन भी हैं ...(**व्यवधान**)... आपको सुरक्षा के बारे में भी विचार करना पड़ेगा।

आपने कुछ अच्छे काम भी किये हैं, लेकिन "इज्जत पास" को लेने के लिए लोगों को बेइज्जत होना पड़ता है। आपने हमें लिखने के लिए कार्ड दिया है। हमारे लिखने के बाद भी उन लोगों को "इज्जत पास" के लिए बेइज्जत होना पड़ता है। तो ऐसा "इज्जत पास" आपने क्यों दिया, जिसमें लोगों को बेइज्जत होना पड़े? जो गरीब लोग जाते हैं, वे जा ही नहीं पाते हैं, उनको भगा दिया जाता है।

सर, दूसरी बात मैं यह कहना चाहूंगा, क्योंकि समय कम है, जब कभी मैं ट्रेन से जाने की सोचता हूं, जब "राजधानी" से जाने के लिए सोचता हूं और जब पटना-राजधानी से जाने के लिए सोचता हूं - वह ट्रेन तो अच्छी है, वह टाइम से जाती है और वह ठीक ट्रेन है। कभी-कभी वह लेट होती है, उसको तो आप ruled out नहीं कर सकते हैं, लेकिन अगर हम उसमें जाते हैं और हमारी पत्नी जाती हैं तो सबसे ज्यादा कठिनाई यह होती है कि हम लोग जब उसमें खाना खाने के बारे में सोचते हैं तो हमारे शरीर के पूरे रोएं कांप जाते हैं, क्योंकि खाना तो वही मिलेगा। इसके बारे में मैंने मंत्री जी को कहा है कि उसमें आप जो पनीर देते हैं, उसको देखने के बाद आदमी को बाथरूम जाने को मन करता है, यानी vomiting करने का मन करता है। पनीर तो अच्छी चीज है, लेकिन वह कितने दिन का बना होता है, कितने दिन उसे कोल्ड स्टोरेज में रखा जाता है, वह इतना खराब होता है कि यह पता नहीं चलता। मैंने इसके बारे में उनसे कहा है और उनको बधाई देना चाहता हूं कि उन्होंने तुरन्त जाकर कहा कि पनीर को बंद करो। इसके लिए मैं उनको बधाई देता हूं।

सर, हम लोग जब Frist AC में जाते हैं, तो उसका bedroll तो बहुत बढ़िया है, वह बड़ा सुगंधित महकता है, यह अच्छा लगता है कि उसमें सेंट-वेंट सब दिया है, लेकिन जो आम लोग हैं, आप Second AC में जाइए, Third AC में जाइए या गरीब रथ में जाइए, जैसा श्री मोती लाल वोरा जी ने भी कहा, अगर आप उनमें जाइए तो वहां उतनी ही दुर्गन्ध होती है, जितनी First AC में सुगन्ध होती है। आप bedroll को बंद कर दीजिए। हम तो यह कहते हैं कि ट्रेन में खाना ही बंद कर दीजिए। ट्रेन की खिड़की खोलिए और हर ट्रेन को रोकिए। ट्रेन के बाहर जो पूड़ी मिलती हैं, वह अच्छी होती है, क्योंकि वह सामने बनी होती है और आपका भोजन कब का बना होता है, कब का नहीं, उसका पता नहीं है। इसलिए मैं यह निवेदन करना चाहूंगा कि आप इसके बारे में जरूर विचार कीजिए।

मैं एक बात और कहना चाहता हूं कि आपकी जो GRP पुलिस है, जो RPF है, वे लोग टिकट check करते हैं। वे लोग टिकट check ही नहीं करते, बल्कि जो गरीब लोग बाहर कमाने के लिए जाते हैं, या बाहर से कमा कर आते हैं, वे उनसे पैसे छीन लेते हैं और उनका सामान ले लेते हैं। वे लोग डकैती वगैरह में भी पाये गए हैं। तो आप इसके बारे में जरूर विचार कीजिए कि यह कैसे दूर होगा?

अंतिम बात, जो मैं कहना चाहता हूं, मैं देख रहा हूं कि आपकी उंगली घंटी की तरफ ही जा रही है। सर, अंतिम बात मैं यह कहना चाहता हूं कि अगर तीन महीने पहले भी आप टिकट कटाएंगे तो आपको waiting टिकट ही मिलेगी। हम लोगों के लिए तो अब waiting नहीं होता है, क्योंकि हम लोगों के लिए extra coaches वगैरह भी लगते हैं।

सर, मैं यह कहना चाहता हूं कि अगर तीन महीने पहले भी आप टिकट बुक कराएंगे, तो उसमें आपकी 100वीं वेटिंग लिस्ट रहती है। 100वीं वेटिंग लिस्ट होगी, तो क्या होगा, कैसे होगा? सर, दलालों की संख्या भी बढ़ गई है और इसको आपको check करना पड़ेगा and by these words, I congratulate you. आप थोड़ी मेहनत और कीजिए। वैसे मेहनत तो आप कर रही हैं, थोड़ी और मेहनत करेंगी, तो दोनों काम हो जाएंगे। उधर आप स्टेट में भी संभाल लेंगी और इधर भी थोड़ा ज्यादा ध्यान देंगी, तो यहां ठीक-ठाक हो जायेगा, धन्यवाद।

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी (राजस्थान) : उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं केवल सूत्र रूप में बात करूंगा, यदि घंटी बजाएंगे, तो तकलीफ हो जाएगी, मैं अपने समय का ध्यान रखूंगा।

महोदय, मैं माननीय मंत्री महोदया से एक निवेदन करना चाहता हूं। पहले वे बजट लाई थीं और अब सप्लीमेंट्री बजट लाई हैं, वह पास हो जाएगा, किंतु सप्लीमेंटरी बजट को देखने के बाद ऐसा लगता है कि जो आम आदमी है, कॉमन मैन है, उसकी चिंता कम की गई है, इसलिए मैं माननीय मंत्री महोदया से निवेदन करूंगा कि उसकी चिंता करें। उसके कारण क्या हो रहा है? आम आदमी को सुविधाएं नहीं मिलने के कारण सड़क परिवहन बढ़ रहा है और वह 40 प्रतिशत हो गया है। मैं चाहता हूं कि माननीय मंत्री महोदया कोई Expert Committee बनाएं, जो यह देखे कि आज यह सड़क परिवहन इतने परिमाण में क्यों बढ़ रहा है और रेल से यात्रा करने वाला कॉमन मैन कम क्यों हो रहा है? मैं इसके लिए नौ सूत्र आपकी सेवा में प्रस्तुत करना चाहता हूं, जिन पर आप चिंता करें।

नंबर एक, लोकल गाड़ियों की संख्या बहुत कम है। दिन आवागमन में अधिक होता है, इसलिए लोकल गाड़ियों की संख्या बढ़ाइए। लोकल गाड़ियों का जो समय है, कई बार छोटी दूरी तक जाने वाली गाड़ियों का समय रात में रहता है, उनका कोई फायदा नहीं होता है और निश्चित रूप से लोग सड़क परिवहन से जाते हैं।

दूसरा निवेदन मेरा यह है कि यदि कोचेज की संख्या 24 करना तय किया है, तो 24 कीजिए, पर कम से कम पांच-छः कोच तो जनरल व्यक्तियों के लिए बढ़ाइए, क्योंकि कॉमन मैन घूमने जाता है। मेरा एक और निवेदन यह है कि गाड़ियों के जो फेरे हैं, उनको कृपा करके बढ़ाइए। अभी-अभी एक माननीय सदस्य, जिनको यहां अभी बोलने का समय नहीं मिलेगा, मुझे कहकर गए है कि देवघर-बैद्यनाथ धाम से बनारस, दो तीर्थस्थलों को जोड़ने के लिए जो काशी-विश्वनाथ एक्सप्रेस चलती थी, उसे बंद कर दिया गया है। मैं कहना चाहता हूं कि वह तीर्थस्थान है और फेरे बढ़ाने की बात तो दूर, उलटा उसको बंद कर दिया गया है! मैं माननीय दीदी से निवेदन करना चाहता हूं और उनकी घोषणाओं को बताना चाहता हूं। स्वच्छता के विषय में कई लोगों ने चर्चा की है। उन्होंने भी अपनी नीति घोषित की थी कि पर्यावरण हितैषी ग्रीन शौचालय बनाए जाएंगे। मंत्री महोदया आप जवाब दें कि ये पर्यावरण हितैषी ग्रीन शौचालय कहां-कहां बने हैं?

महोदय, पैंट्री कार की अभी बहुत चर्चा की गई। पैंट्री कार न होने से लंबी दूरी के यात्रियों के लिए बड़ी असुविधा होती है। मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं कि अधिकतर ट्रेनों में पैंट्री कार है ही नहीं और कुछ में तो वे बीमार हैं, खस्ता हाल है। मैं उन ट्रेनों के नाम बताना चाहता हूं और मंत्री महोदया से कहना चाहता हूं कि आप उन सबकी जांच कराएं और देखें कि वे कब से खस्ता-हाल और बीमार पड़ी हैं। वे ट्रेनें हैं - हैदराबाद-दक्षिण एक्सप्रेस, अर्नाकुलम-बंगला एक्सप्रेस - यह तो आपके क्षेत्र से संबंधित है, फिर है, चेन्नई-तमिलनाडु एक्सप्रेस, बरौनी-वैशाली एक्सप्रेस और इस्लामपुर-मगध एक्सप्रेस। आप कृपया इनकी जांच करवाएं और समस्या का निदान करें।

एक और निवेदन मैं करना चाहता हूं - अभी चर्चा की गई कि छोटी दूरी तक चलने वाला जो कॉमन आदमी है, उसको वेंडर चाहिए, कुछ लेने के लिए खोमचा चाहिए, लेकिन रेल मंत्रालय ने आदेश पास कर दिया कि खोमचे पर गर्म पूरी नहीं बनाई जाएगी, पूरी बाहर से बनाकर लाइए। चाय नहीं बनाई जाएगी, अपने घर से बनाकर लाइए। पकौड़ी नहीं बनाई जाएगी, घर से बनाकर लाइए। तो व्यक्ति क्या खाएगा? वह बासी खाएगा। यह आपने क्या व्यवस्था की है? कम से कम कॉमन आदमी की तो चिंता कीजिए।

छठी बात मैं आरक्षण की कहना चाहता हूं। मैं कहना चाहता हूं कि आरक्षण Origin to destination लिया जा रहा है।

मेरी समझ में नहीं आता कि अगर मैं बीच में ट्रेन में बैठता हूं तो क्यों origin to destination हो और अलग-अलग रेलों की व्यवस्थाएं क्यों हों? जहां से जाता हूं, कहीं दो ट्रेनें बदलता हूं तो आरक्षण दो बार कराऊं, तीन बार कराऊं ! यह व्यवस्था किसी भी दृष्टि से कॉमन आदमी के लिए उचित नहीं है। रेलों के प्लेटफॉर्म बहुत छोटे हैं, कम संख्या में हैं। जब स्टेशन पर ट्रेन रुकती है तो वहां कॉमन आदमी क्या करेगा? आपसे अनुरोध है कि प्लेटफॉर्म को ऊंचा करिए, उनकी लम्बाई बढ़ाइए। लम्बाई बढ़ाने का काम नरेगा में आसानी से हो सकता है, वहां मिट्टी डलवाई जा सकती है। आप वहां खड्डे खुदवा रही हैं, आप वहां पर मिट्टी डलवाने का काम क्यों नहीं करते? आपकी रेल लाइन बन जाएगी। यहां पर बहुत चर्चा की गई कि जो टारगेट तय किए जाते हैं, जो लक्ष्य तय किए जाते हैं, वे पूरे नहीं होते। मेरा आरोप है कि निश्चित रूप से जो श्वेत पत्र लाने की बात आप कर रही हैं, उसमें पिछले 6 साल के जो टारगेट रेल पथ के हैं, नई रेल निर्माण के, दोहरीकरण के, इलेक्ट्रीफिकेशन के, आमान परिवर्तन के - उनके संबंध में बताइए। मेरा आराप है कि 1/3 टारगेट भी पूरा नहीं होता है। इस प्रकार की स्थिति है। मैं आपसे कहना चाहता हूं, माननीय मंत्री महोदया ने अपने भाषण में बताया था कि बांदीकुई-अलवर ऐसा क्षेत्र है, जिसका रेट ऑफ रिटर्न 14 प्रतिशत है। कह रहे हैं कि इसका दोहरीकरण हो रहा है। मुझे समझ में नहीं आता कि क्यों नहीं निश्चित रूप से इसकी स्वीकृति दी जाती? महोदय, दिल्ली से अहमदाबाद जाने वाली ट्रेन इतनी बिजी ट्रेन हैं, उसका इलेक्ट्रीफिकेशन क्यों नहीं किया जाता? मैं चाहता हूं कि इस पर भी विचार करने की आवश्यकता है। एक बात और कहना चाहता हूं। मैं उन्हें उनके भाषण की बात याद दिलाना चाहता हूं। सिग्नलिंग के विषय में उन्होंने कहा था कि जो लक्ष्य हमने निर्धारित किए, नई प्रणाली के लिए वांछित सामान समय पर नहीं आने से देरी होती है। इसके लिए समुचित व्यवस्था की जानी चाहिए। ऐसा उन्होंने अपने भाषण में कहा था। उन्होंने कहा था, मैं कोट कर रहा हूं। माननीय दीदी ने सैम पित्रोदा की अध्यक्षता में जिस विशेषज्ञ समिति का उल्लेख किया था, वह अफवाह थी या हो गई? आज वह ज़मीन पर है, जो ऑप्टीकल फाइबर केबल नेटवर्क बिछाने की दिशा में कोशिश करेगी, प्रयत्न करेगी, व्यवस्था करेगी? मैं चाहता हूं, माननीय मंत्री महोदया जब जवाब दें तो इस पर जरूर प्रकाश डालें। समपार के बारे में कहना चाहता हूं। ...(**समय की घंटी**)... सर, मैं केवल दो छोटी-छोटी बातें संक्षिप्त रूप से कहना चाहता हूं। मैं कहना चाहता हूं कि 23,000 कोचेज़ की आवश्यकता है। आपने अपने भाषण में कहा कि 18,000 कोचेज़ बनेंगी। मैं जानना चाहता हूं कि विशेष 5000 कहां से आएंगी? आप क्यों नहीं प्राइवेट सैक्टर में जाते? पीपीपी में जाइए, वहां पर उन्हें बनाने की टेक्नोलॉजी आज उनके पास है। आप कोशिश कीजिए, उससे वह संख्या पूरी होगी और उसके कारण आगे बढ़ा जा सकेगा। महोदय, जहां तक संरक्षा का सवाल है, मैं एक दो बिन्दुओं पर निवेदन करके समाप्त करूंगा। अभी आपने पढ़ा होगा, हमने देखा कि रेलवे के ऊपर पाइप टूटकर गिर गयी। रेलवे कमेटी का सदस्य होने के नाते मुझे बहुत जगह जाने का मौका मिला है। लाइनें आउटडेटेट हो गई हैं, पुल आउटडेटेड हो गए हैं, उन पर लिखा हुआ है कि इस डिब्बे को, इस चीज़ को इस तारीख को रिटर्न करना है, वे होते नहीं हैं, उनकी मरम्मत नहीं होती है। कैसे काम चलेगा? एक अंतिम बात और कहना चाहता हूं। एक नई स्कीम "इज्जत" शुरू की गई थी। उसकी चर्चा यहां पर हुई थी। लेकिन यह कहा गया कि 1500 रुपए प्रति माह आय होनी चाहिए। यानी, जो व्यक्ति एक दिन में 50 रुपए कमाए, उसको तो यह सहूलियत है। सौ किलोमीटर की दूरी पर कौन पचास रुपए कमाने जाएगा? माननीय मंत्री महोदया से मेरा अनुरोध है कि इसको तीन हजार तो करें। अगर नहीं करेंगी तो काम कैसे चलेगा? निश्चित रूप से मेरा मत है कि इसकी चिंता करिए और इसको ठीक करने की कोशिश कीजिए। एक और

बात कहकर मैं अपनी बात समाप्त करूंगा। पहले तो कुलियों को गैंगमैन बना दिया। आज हालत क्या है? दिल्ली स्टेशन पर कुली नहीं मिलते। अनाप-शनाप चार्जेज़ ले रहे हैं। आप नई भर्ती क्यों नहीं करते? नई भर्तियां नहीं हुईं और दूसरी ओर भ्रष्टाचार की शिकायतें आ रही हैं। उत्तर पश्चिम रेलवे में रिश्वत लेकर भर्ती, रेलवे भर्ती के समय पर्चे लीक हो जाना और भर्ती में कुछ विशेष वर्गों को प्रमुखता दिया जाना, ऐसे मामले हैं जो सारी व्यवस्था पर प्रश्न चिह्न लगाते हैं। मेरा मंत्री महोदया से अनुरोध है कि इसकी जांच करें और जांच करके कॉमन व्यक्तियों को राहत देने की कोशिश करें। यही मेरा आपसे अनुरोध है। बहुत-बहुत धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Honourable Members, I am getting a number of requests for participation in the debate. I think, either you are not reading the Bulletin or conveniently forgetting what you read. It is already informed to every Member that those who would like to speak should give their names, at least, haif-an-hour before the commencement of the debate. Now, I have got a number of Bills, I don't know what to do. If there is time, I can call one or two hon. Members because I want to accommodate also. But, keep this in mind and give the names in advance so that time will be adjusted and more Members will get chance. ...*(Interruptions)*...

SHRIMATI BRINDA KARAT (West Bengal): This debate wil go on till what time?

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): We want to finish it before 4.00 p.m. But, more names are coming in. That is my problem. ...*(Interruptions)*... Now, Ms. Sushila Tiriya.

सुश्री सुशीला तिरिया (उड़ीसा) : थैंक्यू सर, आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपकी बहुत-बहुत आभारी हूं। सर, यह रेलवे एप्रोप्रिएशन बिल नं. 4 2009-10 को सपोर्ट करते हुए मैं ममता जी को, अहमद जी को तथा मंत्रालय को बधाई देना चाहूंगी कि कम समय में एक साल भी पूरा नहीं हुआ, उसके बावजूद उन्होंने कोशिश की तथा अभी भी कोशिश कर रहे हैं कि जनरल रेलवे बजट में जितने मुद्दे हम रखते हैं, प्रस्तावित डिमांड रखते हैं, उतना डिमांड न रखते हुए मैं केवल कुछ पॉइन्ट्स एप्रोप्रिएशन बिल के तहत रखना चाहूंगी, क्योंकि उस समय मंत्री जी ने यह कहा था कि social viability को भी ध्यान में रखते हुए रेलवे लोगों की सेवा और रिमोट इलाका, गरीबों की, दलितों की और जहां हमारे लोगों ने रेल को देखा नहीं है, जहां रेल की पहुंच नहीं है, उस क्षेत्र तक पहुंचाने, लोगों को रेलवे की सेवा देने की और लेने की रेलवे काम करेगी। इसलिए social viability को भी ध्यान में रखते हुए रेलवे केवल इकॉनोमिकल viability को देखते हुए social viability को भी वे देखेंगे। सर, उन्होंने खान-पान की व्यवस्था सुधारने के लिए उस समय जनरल बजट में कहा था। तो उन्होंने इस तरफ खुद ध्यान रखते हुए पार्लियामेंट की जो खान-पान की व्यवस्था है उसमें भी कुछ सुधार लाई हैं। रेलवे में भी कुछ अच्छा खान-पान इंट्रोड्यूज किया है। इसके अलावा पार्लियामेंट के सेंट्रल हॉल और केंटीन में काफी भीड़ हो रही है। इसलिए ईस्ट, वेस्ट, साउथ एवं नॉर्थ का जो खोने का प्रबंधन है, उसे उड़िया, बंगाली खाने से लेकर साउथ और नार्थ खाना को पार्लियामेंट में इंट्रोड्यूज किया है। इसलिए मैं उनको धन्यवाद और बधाई देना चाहूंगी।

सर, मैं इसमें दो-चार मुद्दे और जोड़ना चाहूंगी। सर, रेलवे में जो सिक्योरिटी का प्रावधान है, मेरे हिसाब से वह काफी नहीं है। अगर कोई भी महिला आज के दिन में रेलवे में सफर करना चाहेगी, किसी को इंटरव्यू के लिए

जाना है या किसी को नौकरी में जॉइन करने जाना है या किसी महिला को teenager गर्ल्स को पढ़ने जाना है, तो मुझे नहीं लगता कि रेलवे में सफिसिएंट सिक्योरिटी है। इसलिए जो जेंट्स आर.पी.एफ. है उसके साथ-साथ महिला आर.पी.एफ. को भी उसमें रखना चाहिए, उनको नियुक्त करना चाहिए, ताकि वे कुछ करें या न करें, लेकिन महिला यात्री को एक साइक्लोजिक सेटिस्फेक्शन रहेगा कि रेलवे में उनकी सिक्योरिटी देखभाल करने के लिए एक व्यवस्था है, क्योंकि अगर हमें कुछ दिक्कत आती है तो हम उनको जाकर बतला सकते हैं।

हमारे उड़ीसा से जो ट्रेन आती है, उसमें रेलवे स्टाफ के द्वारा कुछ मिस-बिहेव होता है। जब कोई स्टूडेंट इंटरव्यू वगैरह के लिए जाता है तो कभी-कभी उनको टिकट नहीं मिलता है या रिजर्वेशन नहीं हो पाता है, तो उनसे मिस-बिहेव करने के साथ-साथ उनको ट्रेन से भी फैंक दिया जाता है। तो इससे किसी का पैर टूट जाता है, किसी का हाथ टूट जाता है। इस तरह के केसेज लगातार पिछले तीन महीनों से देखने को मिले हैं। तो उसकी अल्टीमेंट इंवेस्टिगेशन के तहत नौकरी से सस्पेंड कर देना, मेरे हिसाब से किसी नौजवान जिसका पैर कट जाता है, हाथ कट जाता है और किसी टी.टी.आई. व रेलवे स्टाफ के द्वारा ऐसा होना उसको अल्टीमेटली एक पनिशमेंट, सस्पेंड करना मेरे हिसाब से सफिसिएंट नहीं है। चाहे हम ऐसे जख्मी को या जिसकी डैथ हुई है उसको कितना ही मुआवज़ा दें, किस वजह से हुआ है तथा आइन्दा से दोबारा ऐसी घटना नहीं होगी, उसको हमको ध्यान में रखते हुए रेलवे स्टाफ के प्रति भी ध्यान देना बहुत ही जरूरी है।

सर, मैं एक और दूसरी चीज कहना चाहूंगी कि आपने आदर्श स्टेशन पिछले बजट में रखा है। मैं आपके सामने एक-दो मुद्दे रखना चाहती हूं। वहां की जरूरतमंद लोगों की डिमांड है, उस हिसाब से मैं उसे आपके सामने रखना चाहूंगी। बारीपदा स्टेशन को भी आदर्श स्टेशन की लिस्ट में शामिल करना चाहिए क्योंकि आपने उड़ीसा से अन्य स्टेशन को भी आदर्श स्टेशन की लिस्ट में रखा है। ...(**समय की घंटी**)... सर, मैं अपनी बात खत्म कर रही हूं। मैं इधर उधर की बात नहीं कह रही हूं। Only one or two pooints more; nothing else. I will not say hither or thither; I will just make pointed suggestions.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Take one minute more.

सुश्री सुशीला तिरिया : सर, मैं दूसरी चीज़ यह कहना चाहूंगी कि लालू जी से लेकर आप तक रेलवे ने कुछ प्रगति की है और बारीपदा-हावड़ा ट्रेन की मांग हमेशा से होती रही है। आप जानती हैं कि मैं उड़ीसा से हूं और आप बंगाल से हैं। मैं आपसे यह निवेदन करना चाहूंगी कि जो अभी ट्रेन भुवनेश्वर से बारीपदा चल रही है, उसकी आरिजनल मांग पुरी तक की थी। पुरी सभी के लिए बहुत ही पवित्र और तीर्थ जगह है। काफी लोग पुरी जाना चाहते हैं। मैं आपसे निवेदन करना चाहती हूं कि जो बारीपदा-भुवनेश्वन ट्रेन है, उसको थोड़ा extend कर देना चाहिए। खुर्दा से जो पुरी है, हर साल एक-एक करोड़ रुपया उसके लिए आप देते हैं, उसके लिए इस एप्रोप्रिएशन बिल से बहुत कम चाहिए, मात्र 1.2 करोड़ रुपए चाहिए, उसको भी आप पुरी तक कनेक्ट कर दीजिए।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Okay.

श्रीमती सुशीला तिरिया : पिछली बार आपने राजधानी ट्रेन हफ्ते में चार दिन चलाई। ममता जी, चार दिन ट्रेन चलाने से कुछ सेवा नहीं होगी। आप उस ट्रेन को पूरे हफ्ते चलाने का कष्ट करिए। ...(**समय की घंटी**)...

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन): हो गया।

सुश्री सुशीला तिरिया : सर, यह लास्ट है। रूपसा-बांगरीपुर से एक ट्रेन है, जब से मैं सांसद बनी हूं। मेरी आपके साथ मुलाकत यूथ कांग्रेस के समय से है, तब से मैं हर साल एक चीज़ की मांग करती रही हूं और मैं आशा करती हूं कि आपके समय में मेरी मांग पूरी हो जाएगी। कुछ ऐसी ट्रेनें हैं, जो बाकी लोगों की सेवा में लगती हैं और इधर से इकॉनामी वायबली सम्पूर्ण भी आता है। रूपसा-बांगरीपुर से जो रेलवे लाइन है, उसको बादामहाड तक जोड़िए। ...(**समय की घंटी**)... और बारीपदा में बढ़ामरा है, उसका धर्मगढ़ तक जोड़ दीजिए। यह मैं आपसे मांग करती हूं...।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Okay. Shri N.K. Singh. ...*(Interruptions)*... Now take your seat.

सुश्री सुशीला तिरिया : सर, लास्ट है।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन): हो गया। आप समाप्त कीजिए।

सुश्री सुशीला तिरिया : सर, लास्ट है। सर, एक गुड्स ट्रेन चलाने के लिए मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगी जो कि बारीपदा से भुवनेश्वर तक है, उस गुड्स ट्रेन को वहां तक चलाने की मेरी मांग है...।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन): रेलवे मंत्री महिला हैं। हो गया। समाप्त कीजिए। मंत्री जी, महिला हैं, फिर आपका क्या चाहिए।

सुश्री सुशीला तिरिया : सर, कुछ गुड्स ट्रेनों में कुछ प्रोहिबिटेड एनिमल्स एंड गुड्स without any permission लाने की इन्फोरमेशन है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगी कि इसकी जांच होनी चाहिए। धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Shri N.K. Singh, please. Unless you get up, she will continue to speak!

SHRI N.K. SINGH (Bihar): Mr. Vice-Chairman, let me begin by complimenting the enormous patience of the Minister for Railways in listening through endless debates, successive debates, in both Houses, on making demands for more trains, more railway stoppages, changing of the small line to a broad gauge line and endless series of demands. I can assure her, Sir, that I am not going to add to any of those demands. Instead, I am going to make four or five points that have a long-term relevance for the future of Railways as a core infrastructure in the country.

First and foremost, Sir, having had the privilege of being a member of the expanded Railway Board and, therefore, having every sympathy for the Railway Minister, my first request is: will you look at the rationalisation of your Railway portfolio? How many railway lines did your many illustrious predecessors promise in 1970, in 1972 and in 1975, on which even the elementary railway service or the railway survey is yet to be completed? I urge you, therefore, through you, Sir, that please have a

look at rationalising the Railway portfolio, looking at your finances, privatising them and coming to the conclusion how much overflowing is your basket to be abie to what you can conceivably do in the next few years. I urge you, Minister, before you present the next Railway Budget, please have a look at your existing Railway portfolio; otherwise, that wil! prevent you from making your promises fulfilled, and they will remain only 'idle' promises.

My second important request to you, Minister, is that when you look at the structure of your tariffs you will find an anomalous situation where goods and men who are supposed to travel by road are travelling by train, and those things which are supposed to travel by train are putting an undue burden on the roads. This is because tariff rebalancing is an issue which successive Railway Ministers have for some reason or the other evaded. This is because of the politicisation on the part of the Railway Ministers to fix tariffs on freights and railways. The decision has been really taken by rational economic considerations. It has been based on the populist mood of that moment. So, please have a look at the need for rebalancing the railway tariff in the interest of the long-term finances of the Railways.

My third point is: Would you consider an outstanding demand which economists have successfully made that in this process of depoliticising the working of the Railways to create an independent Railway Regulatory Body which will enable you and free you from the burdens of too many populist pressures and too many kinds of conflicting demands. The successive Expert Committees have recommended this. Would you, Minister, like to give some consideration to this?

My fourth point is this. Please have a look, Minister, at the Railways' finance, its long-term health. How much money is needed for your track upgradation? How much money is needed for faster trains? How much money is needed for improving the safety standards, to benchmark them with safety standards which are necessary? How much money is needed by way of mitigation for internal cross-subsidies? When you have a look at the overall Railways' finances, then you will, Minister, naturally, come to the conclusion what is realistically possible in terms of borrowing and how much are you over leverage and what manner, let us say, in the course of the next five years you will be able to manage the finances of the Railways which fulfil the important need for safety, track upgradation and improving the consumer amenities. This is something which we would like you to attend to.

My next point is this. Would you, in the process like to concentrate on the core business of the Railways? The core business of the Railways is providing passenger service from one point to the other in a proper and efficient way. It does not contain the core business of the Railways to run canteens, hotels, fibre optical cables because these are regarded as extraneous business of the Railways detached from what the Railways are meant to do, namely, to provide efficient and safe means of transportation for people from one point to the other. This is a distortion for which I don't

blame you, Minister. Your predecessor had left behind a legacy which you have to clean. When I come to the predecessor point, let me add that you had in this House indicated that you were going to come up with a White Paper on the Railways. We are awaiting that White Paper. We hope by the time you present the Budget you will present that White Paper also. That White Paper will bring out dramatically, Minister, one important fact, that is, how much of the improvement in Railways' finances have come from over-flogging your assets and from neglecting the necessary investment for a long-term need for making the Railways a viable entity. I end here. It is time Mamataji to blow the whistle and attend to some long-term important pending issues of the Railways. Thank you.

SHR1 PYARIMOHAN MOHAPATRA (Orissa): Mr. Vice-Chairman, Sir, I would commend all the advices of my colleague, Shri N. K. Singh, to the hon. Minister of Railways, excluding the populism part. Please remain populist. Be populist and be pro-poor. Look at the poor people and at the poor States and see that your policies are accordingly attuned not only to one State but also to the whole poverty-ridden India.

In your Budget speech you said, "Uplift of the poor and downtrodden is the primary task of any welfare Government and society and the mindset of economic viability. should be substituted with social viability." We would like you to go in for economic viability. Surprisingly, your most important railway project in Orissa, my State, is being neglected on the ground of economic viability, that is, Khurda-Bolangir railway line. It connects the heartland of western Orissa with coastal Orissa, Even it passes through Kandhamal about which you have heard.

Sir, from 1 to 36 kilometres, the work is in progress; from 36 to 112 kilometres, land acquisition is not being done because you are refusing to place the money. You are also not connecting it from the other end; you are not starting the work on the Bolangir side. Please start it. There are a number of power plants wishing to come on the south of Mahanadi. They would love to come there if a railway line passes through there. They need some reassurances.

Then placement of funds for land acquisition also is necessary. The Angul-Sukinda Road is one railway line and Lanjigarh-Junagadh is the second railway line, which are industrially very important. Projects are suffering. No problem is there regarding viability. Do please look after these projects.

In the case of Banspani-Barbil, which is a small stretch of 14-15 kilometres, again in the interest of mining and industry, kindly sanction the project and give money for it.

My friend, Ms. Sushila Tiriya, referred to the Puri line. There is one Delang-Puri stretch, a very short stretch, where not even a single inch has been covered. Doubling has been done for the rest. Puri is a very important place. From tourist point of view, Puri is a very important place in my State, Do please look after it.

The East Coast Railway has given you a bunch of proposals for electrification. All those proposals are lying with you. I would like to mention a few of them, that is, Rayagada to Jharsuguda; Rayagada to Koraput; Rayagada to Vijayanagaram; Jakhapura to Baspani and Angul-Sambalpur-Jharsuguda. These are the five main lines for electrification which you have not touched.

There are nine very important links and missing links in the State. Voraji mentioned 19 railway lines. They were promised, then sanctioned but are not taking off. Naxalism has come up in these areas. To combat Naxalism and for the growth of industry and agriculture, do please look after these very vital lines, that is, Talcher-Bimlagarh; Jaypur-Malkangiri; Nowrangpur-Umerkote-Raighar; Gunupur-Raygada; Bangriposi-Keonjhargarh; Bangriposi-Tatanagar and Gopalpur-Rayagada.

There is 180 per cent increase in new railway lines in your Railway Budget. But in the case of Orissa, it is the same allocation as it was before. Doubling is down by 51 per cent. Electrification is also down and for new links also, it is less. I would like to point out about the Jharsuguda Station which is in the Southm Eastern Railways. Bilaspur, Division starts within 100 kilometres. East Coast Railway also is within 100 metre. Please bring Jharsuguda in the East Coast Railway. Please extend Rourkela-Berhampur Intercity to Palasa to cover southern Orissa. Thank you.

DR. E.M. SUDARSANA NATCHIAPPAN (Tamil Nadu): Sir, firstly, I would request the hon. Minister to implement the programmes that have been announced by her.

Sir, in her earlier stint as Railway Minister, in 1999-00, -- I was in the Lok Sabha at that time -- based on our request, she, immediately, announced in the Budget broadgauge conversion of certain railway lines in my State. But, unfortunately, she was not there in the Ministry in the subsequent years. Therefore, the project got delayed. Then, during the period when Shri Lalu Prasad and Shri Velu were there as Ministers, the project was implemented, and the broadgauge work was completed from Tiruchirapaili to Rameswaram. At the same time, the trains, which were already running, have not been restored. There are only two trains. One is chord line, that is, in the Villupuram-Tiruchirapalli-Karaikudi-Rameswaram route, and the other is through the Thiruvarur route, that is, the Mayiladuthurai route. Now, the broadgauge conversion work is on in the Mayiladuthurai route. Therefore, the train is now running through Tiruchirapalli, Pudukottai and Karaikkal route. In the Time Table that was published recently, there is mention about the Bhubaneswar-Rameswaram Express and Varanasi-Rameswaram Express, and the .time is also fixed. This has been mentioned in page 134 of the Time Table. The indication is that the date of introduction will be notified on completion of the broadgauge conversion of the Villupuram-Mayiladuthurai section. Now, Sir, this broadgauge conversion is going to take more than one year. But, as the Rameswaram Express has now been diverted from this route, through the Tiruchirapalli-Villupuram route, these two trains can also be started, as promised by the hon. Minister, and these

have also been listed in the Time Table. This will create a lot of tourism to Rameswaram, and it can also help in industrial development there. Secondly, I would like to stress upon the fact that till yesterday there was only one passenger train, running from Tiruchirapalii to Manamadurai. This has been stopped with effect from yesterday night. So, this is not running now. I do not know whether it is because of this Supplementary Demands for Grants or not. I would request the hon. Minister to take immediate steps to restore that passenger train, which was serving the students and other people coming from the backward area, Manamadurai, to Tiruchirapalli. Sir, another thing is that the Rameswaram-Kanyakumari Express has already been announced, but the time has not been notified. This has also been indicated in the Time Table. Hence the time also has to be fixed, and we would like to know whether the inauguration will be made. I note that the hon. Chief Minister is going to inaugurate two or three projects next week. If these three projects are also included in the Inauguration Programme that is to be held at Chennai, then, that will be a great boost for us. It is only now that we are getting some concentration towards the Southern part of Tamil Nadu, which remained totally backward for the past so many years.

Sir, another important thing which I want to bring to the attention of the hon. Minister is this. We had made a request for the doubling of the Viilupuram-Tiruchirapalli line. Even though the Railway Board gave its permission for that, the Planning Commission was refusing it. Then, a delegation represented our case before them, and, finally, the Planning Commission also accepted it. But the doubling work has not at all started because of non-sanctioning of the amount. In the earlier UPA Government, a lot of projects were accepted for the State of Tamil Nadu. But, now, an amount of Rs.240 crores alone has been sanctioned for this year. But the project has to be completed by adding Rs.280 crores more. This is a very small amount of money. But, the Southern Railways, normally, earns huge money, and it is a very successful route.

It is a very successful route. I request that Villupuram-Tiruchirapalli line should be taken up immediately. Similarly, doubling of Bangalore-Tirunalvelli line has been a long-pending demand. That should also be considered. At present, it goes through Thiruvanantapuram route which takes about 200 kilometres more. This train can go to Kanyakumari, but there should be a new train via- Madurai.

Finally, I thank the hon. Minister for helping the candidates coming from ordinary, poor families, candidates who could write only in their mother tongue, particularly in Tamil Nadu. They have been suffering from this handicap because they study up to the tenth standard in Tamil; then, they pass through the industrial Training Institute; they do not understand English or Hindi; so, they do not get jobs in the railways.

The success rate of candidates coming from northern India is always higher. The hon. Minister has now announced that Tamil will also be one of the languages in which a candidate can write his examination. I congratulate her for making this announcement. I hope more and more Tamils will now get this opportunity, as also peope belonging to other regions where candidates have their mother tongue as their first language. Thank you, Sir.

PROF. SAIF-UD-DIN SOZ (Jammu and Kashmir): Sir, I just thought, at the spur of this moment, that I should say something very briefly about the development of the rail network in Kashmir. It has been a long battle over 25 years that myself and many others sought Kashmir to be on the railway map of India. Today, fortunately, in some measure, Kashmir is on the map but I want Kashmir to be fully on the railway map of India. It was a very fortunate occasion for us when Kum. Mamata Banerjee, two-and-a-half months ago, travelled to Kashmir to organise the linking of Qazigund with Anantnag and Baramulla. It became a historic event when the UPA chairperson, Soniaji, and the hon. Prime Minister were there. They flagged off the train from Qazigund to Anantnag and, via Anantnag, to Baramulla. It became historic also because of Soniaji and the hon. Prime Minister having taken personal interest in the development of the rail network in Kashmir. It became historic in another way. The Valley is 82 miles long and 24 miles wide; but this railway link has connected the entire length of 120 kms. We had congratulated Kum. Mamata Banerjee at that time for having organised that event. The UPA Government had responded to the Railway Department in full measure. It is only in these years that a powerful effort has been made to bring the Kashmir Valley on the railway map of India.

But, today, I have a question for Kum. Mamata Banerjee. This is my personal experience. Whenever the Railway Minister takes interest in any project or service, things get done. Whether it was Ghani Khan Chaudhary or whether it was Shri Jaffer Sharief or anybody else right up to Kum. Mamata Banerjee, I have seen this. It does not happen with the other Ministries so soon. But, with the Railway Minister, there must be some inner mechanism in the Railway Department that things get done once the Railway Minister makes up his or her mind. Therefore, I hope the hon. Minister of Railways will respond to what I am saying. My case before the Government of India and before the bar of the people is to connect Kashmir with New Delhi and other metropolis, because once you

connect Kashmir, that will be one single and powerful instrument of social and emotional integration. I am now reporting to this House that rail development in Kashmir, already from Qazigund to Baramulla, has been celebrated by Kashmiris, and in no other field the celebration was of this level. People pay readily for the railway ticket. There is no ticketless travel in Kashmir. It is the most disciplined type of travelling in trains there, cheap, dignified and time saving.

Therefore, I feel charged with emotion and argument before Mamataji that now with the railway construction and rail development there rail should connect Kashmir Valley with Katra. From Katra, you are not moving. There are difficulties. Tunnelling may be a difficult proposition. At Sangaldan, you have difficulties so reconsider the alignment. You see, a lot of money was wasted previously. But, I would now request Mamataji, through you, Sir, to respond to the situation, rather with vigour and connect Katra with Qazigund. And once you have done that, you will have done tremendous service to the people of Kashmir. I have already told you that it is a potential instrument of social and emotional integration. You kindly do that. I would request you to respond in some measure to my question.

Second, I would say that we don't have anything to mention, as far as public sector in Kashmir is concerned. So, I will not go into details. But, I will request you to consider to set up a coach factory in Kashmir because that will be a contribution by way of employment also. If coach factory cannot be established there, you can think of any other factory which will produce accessories required by the Railway Department. That is needed and it will give you quite a lot of boost as far as rail development is concerned, and as far as people's aspirations in respect of rail development are concerned.

Now, I have a general suggestion. I had these two points for Kashmir. I have a general suggestion for railway reforming. This is not now; this is a traditional thing. Railway platforms are not cleaned. Even in the 1st AC, there are lot of mosquitoes. You have provided all the facilities there, but the maintenance is one of the poorest. We provide jobs; we have so many lifts working in Government buildings, but the liftmen are not working. There should be discipline. He is not on the job. So, sweepers and other staff that is required to give clean drinking water are not doing their

duty. The staff that is required to keep the environment clean must be asked to do its duty. I raised a general question also for the House. It happens only in Bangladesh, Pakistan, Bhutan, Nepal and India that you have stray dogs everywhere. I see on the platforms tens of dogs enjoying their sleep. We are human beings. We must not disturb them. But, you find a solution to the problem. Even in railway compartments, I have seen dogs. So, kindly do something for that. You cannot keep the environment clean unless you have dealt with this problem. I don't raise any question on which there will be a reaction. You see, anybody who wants to have a dog, that fellow is free to invite it inside his house ...(**Time-bell rings**)... but there is a problem in our country that everywhere the dog population is on the increase and the Railway Department is a great sufferer. Kindly consider it. Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Now, I have some names which have been received after commencement of the discussion. I am allowing them two or three minutes each; in any case, not more than three minutes. Now, Mr. Pany. आपने वायदा किया है कि तीन मिनट में खत्म करेंगे, इसलिए "जो वादा किया, वो निभाना पड़ेगा।" ...(**व्यवधान**)...

श्री बलबीर पुंज (उड़ीसा) : ममता जी अपने किए हुए वायदों को निभा दें, ये अपना वायदा निभा देंगे।

श्री रुद्रनारायण पाणि (उड़ीसा) : उपसभाध्यक्ष महोदय, रेल एक ऐसा विषय है, जिस पर सभी सदस्य बोलना चाहते हैं, शायद इसीलिए रेल बजट को अलग से रखा जाता है। सभी सदस्यों के मन में है कि कैसे-कैसे अपने इलाके की समस्या को उजागर करें और आपने मुझे समय दिया है, इसके लिए धन्यवाद।

महोदय, उड़ीसा इस देश का एक गरीब राज्य है और पहले बंगाल, उड़ीसा और बिहार - एक Presidency हुआ करता था। आपको पता है, बिहार से कितने रेल मंत्री हुए और बंगाल से कितने रेल मंत्री हुए? केदार पांडे जी से लेकर ललित नारायण मिश्रा, जॉर्ज फर्नांडीज़, नीतीश जी और लालू जी तक और अब्दुल गनी खां चौधरी जी से ममता जी तक, सब के सब रेल मंत्री बिहार और बंगाल से हुए। उड़ीसा neglected रह गया।

महोदय, उड़ीसा से केवल दो ही रेल राज्य मंत्री बने थे - एक चन्द्र शेखर साहब की सरकार में 4 महीने के लिए और दूसरे रेल राज्य मंत्री नरसिंहराव जी की सरकार में दो-तीन साल के लिए बने थे। महोदय, कांग्रेस पार्टी, जो देश में शासन कर रही है, उस पार्टी की ओर से सुश्री सुशीला तिरिया जी ने अपनी बात कही। इन्होंने अपने राज्य के लिए जो कुछ मांगा, उसके अलावा भुवनेश्वर में, मेरे राज्य में, जो पार्टी शासन करती है, बीजू जनता दल की ओर से प्यारीमोहन महापात्र जी ने अपनी बात कही। जो-जो मांग हमारी स्टेट की ओर से की गई, मैं उन दोनों वक्ताओं की सभी मांगों का समर्थन करता हूं और इस संबंध में फिर से सरकार पर प्रेशर डालना चाहता हूं। महोदय,

आज इस चर्चा के दौरान मैं कहना चाहता हूं कि मेरी स्टेट से जितने भी प्रस्ताव आए हैं, सभी प्रस्तावों पर माननीय रेल मंत्री महोदया ध्यान देंगी, ऐसा मेरा आग्रह है। दूसरा, मेरा जो होम टाउन है, उसको ढिंकानाल कहा जाता है, वह कटक से एक लाइन से साठ किलोमीटर और भुवेनश्वर से एक लाइन से साठ किलोमीटर है। न केवल ढिंकानाल एक जिला केन्द्र है, बल्कि लोक सभा क्षेत्र का केन्द्र भी है, वहां से पूर्व मुख्य मंत्री स्वर्गीय नंदनी सतपाठी चुनाव लड़ते थे। अभी के कांग्रेस के प्रेज़ीडेंट भी उस टाउन को बिलॉंग करते हैं। महोदय, भुवनेश्वर से जो मुम्बई ट्रेन जाती है, उसका ढिंकानाल स्टेशन पर न रुकना दुर्भाग्यपूर्ण है। मैं चाहता हूं कि कटक से ढिंकानाल होते हुए संभलपुर तक जितने भी स्टेशंस हैं, सबका अपग्रेडेशन किया जाए। महोदय, मैं लेबर सेक्टर से आता हूं। रेल के अंदर जो तीन-चार लाख कांट्रेक्ट लेबर्स हैं, उनके बारे में भी माननीय मंत्री महोदया ध्यान दें।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन): अब समाप्त करिए।

श्री रुद्रनारायण पाणि : इसके अतिरिक्त छठे वेतन आयोग में रेलवे के इंजीनियरों के प्रति अन्याय किया गया है। कल देश भर के एक लाख से अधिक रेलवे के इंजीनियर्स जंतर-मंतर पर धरना प्रदर्शन के लिए आ रहे हैं। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री महोदया से निवेदन करूंगा कि छठे वेतन आयोग के ...(**व्यवधान**)... रेल के इंजीनियरों के साथ न्याय किया जाए। धन्यवाद।

SHRI B.S. GNANADESIKAN (Tamil Nadu): Sir, I confine myself to three points. There was already a long-pending demand for Dindigul-Sabarimala train route, which passes through my place; and, fortunately, the railways have approved, as a first phase, from Dindigul to Podimattu; Planning Commission-said that the State Government should share 50 per cent of the project cost. Therefore, the project is not implemented. I request the hon. Minister to see to it that the 50 per cent is waived off as the State Government is not able to bear this cost. Therefore, personally request the hon. Minister to look into that matter.

On platforms, everybody has said that there should be a medical store, STD facilities, and wherever possible, there should be a tie-up with a private hospital, and that ambulances should be there.

On security matter, I have already spoken on several occasions when Railway Budget was taken up. Porters and attenders must be trained so that when people are boarding, they help them. At the originating station there can be scanning and other things, but in the intermediary stations, when people are boarding, the attenders and porters can be trained in such a way so that they help passengers in security measures.

The encroachment of railway land must be removed and the land got back. There should be a Temple Train as far as Tamil Nadu is concerned because Tamil Nadu is known for many temples – Muslim, Christian and Hindu. Chennai Metro Rail project must be speeded up. Chennai-Puducherri East Coast should also be implemented immediately.

One more point is, the manufacturing of first class non-AC compartment is stopped. I request the hon. Minister, since there is a lot of demand from the sick people who prefer only the first-class

non-AC, to re-introduce non-AC first class coaches. You may expand the seat capacity because that seems to be the main concern for withdrawing that facility.

There is one more problem regarding a trade union. The Southern Railways Employees Union, affiliated to INTUC in Tamil Nadu, has got 25,000 votes. Two other unions who got 30,000 votes have been recognised. They have got no problem because they have got 30 per cent votes. The problem is, all the office-bearers have surrendered the facilities. Even the offices, on the instruction of other unions, have been closed. I request the hon. Minister to see to it that they are allowed to have their offices in that place. Thank you, Sir.

श्री गंगा चरण (उत्तर प्रदेश) : महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से यह अनुरोध कर रहा हूं कि इस समय कॉमनवेल्थ गेम्स की दिल्ली में शुरूआत होने जा रही है। इसलिए ट्रेन की दशा सुधारी जाए और खान-पान का अच्छा इंतजाम किया जाए, जिससे कि आने वाले विदेशी और पर्यटक ट्रेनों का लुत्फ उठा सकें। मैंने माननीया मंत्री जी को एक अनुरोध किया था, एक पत्र भी लिखा था और उन्होंने सहमति भी दी थी कि दिल्ली से खजुराहो रेलवे लाइन बनकर तैयार हो गई है, उस पर यदि शताब्दी ट्रेन चल जाए तो बहुत ही बेहतर रहेगा, क्योंकि जो विदेशी पर्यटक आएंगे, वे भारत में आकर खजुराहो जरूर देखना चाहेंगे, क्योंकि खजुराहो इंटरनेशनल टूरिज्म सेंटर है। अभी वहां जाने के लिए ट्रेन की कोई अच्छी व्यवस्था नहीं है। वहां एक पैसेंजर गाड़ी जाती है, जो महोबा से खजुराहो लिंक पैसेंजर है। इस बारे में मैंने बहुत ही सरल तरीका बताया था कि जो शताब्दी ट्रेन नई दिल्ली से भोपाल जाती है, उसमें कुछ कोचेज बढ़ा दिए जाएं और झांसी से उसके आधे कोचेज डिवाइड कर दिए जाएं, क्योंकि वह झांसी के बाद भोपाल तक खाली जाती है। इससे सारे फॉरिनर्स और टूरिस्ट झांसी में उतर जाते हैं और फिर वहां से बाई-रोड खजुराहो जाते हैं। इससे रेलवे की आमदनी भी बढ़ेगी तथा जो खजुराहो के पर्यटक हैं, उनको भी सुविधा होगी।

दूसरे, मेरा अनुरोध है कि बुन्देल खण्ड प्रांत बनने जा रहा है, हमारी मुख्य मंत्री सुश्री मायावती जी ने घोषणा की है कि बुन्देलखण्ड प्रांत बनाया जाए। इस संबंध में प्रधान मंत्री जी को पत्र लिखा है। मुझे उम्मीद है कि भारतीय जनता पार्टी के जो हमारे नेता बैठे हैं, मध्य प्रदेश के नेता हैं, अगर मध्य प्रदेश से भी प्रस्ताव आएगा तो अच्छा रहेगा। तो प्रांत बनने के लिए अच्छे रेल ट्रैक की भी व्यवस्था होनी चाहिए। अभी जो बुन्देलखण्ड है, आजादी के 60 साल बाद भी वहां केवल 60 किलोमीटर रेलवे लाइन महोबा से खजुराहो तक बिछाई गई है, जो माननीय अटल जी ने 1996 में स्वीकृत की थी। मेरा आपसे अनुरोध है कि झांसी से कानपुर सिंगल ट्रैक है, जो लखनऊ से मुम्बई वाली ट्रेन हैं, उनको झांसी आने में 6 घंटे लग जाते हैं, जबकि तीन घंटे का सफर होना चाहिए, 300 किलोमीटर का फासला है। यह सिंगल लाइन है, इसका चौड़ीकरण और विद्युतिकरण किया जाए। इसमें ग्वालियर-बरौनी-छपरा मेल है, जो अक्सर 24 घंटे लेट चलती है। आपसे अनुरोध है कि इसमें रैक बढ़ाया जाए, जिससे यह समय से चल सके। मेरा निवास स्थान उरई जालौन है, वहां से दिलली आने के लिए कोई डायरेक्ट ट्रेन नहीं है। एक ही ट्रेन है जो ग्वालियर तक आती है। अगर इसको निजामुद्दीन तक कर दिया जाए तो दिल्ली जाने के लिए सुविधा हो जाएगी। इस समय जालौन से 5 सांसद हैं।

4.00 P.M.

महोदय, झांसी में कुलियों का एकदम अभाव है, वहां एक भी कुली नहीं है। माननीय मंत्री महोदया से मैंने अनुरोध किया था, हमारी दीदी बहुत ही दयालु हैं, हमारे लिए, नेताओं के लिए बहुत ही आदर्श हैं, ईमानदार हैं। आपसे मेरा अनुरोध है कि कुलियों की संख्या बढ़ाई जाए। लखनऊ से खजुराहो तक कोई ट्रेन नहीं है। लखनऊ से भी काफी लोग खजुराहो जाना चाहते हैं। लखनऊ से बांदा तक ट्रेन है। यदि बांदा से खजुराहो वाया महोबा होते हुए जोड़ दिया जाए तो अच्छा रहेगा। आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री जय प्रकाश नारायण सिंह (झारखंड) : महोदय, आपने मुझे समय दिया है इसके लिए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद। माननीया रेल मंत्री जी ने अपने अनुपूरक बजट में 500 करोड़ रुपए का प्रावधान किया है, जो कम राशि है। मैं चाहता हूं कि इस 500 करोड़ की राशि से रेलवे का पूरा विकास नहीं हो पाएगा, क्योंकि हम लोग भी अपनी-अपनी मांगें इस हाउस में रख रहे हैं, हम झारखंड से आते हैं। पूर्व में अटल जी के समय में जिस समय ये ही रेल मंत्री महोदया थीं, झारखंड में पांच-छः नई रेलवे लाइन बिछाने का काम प्रारम्भ किया गया। लेकिन कोई भी लाइन अभी तक बन नहीं पाई है।

देवगढ़ से दुमका-रामपुरहाट, देवगढ़ से बांका-सुल्तानगंज, गिरडी से कोडरमा, देवगढ़ से बांका की लाइनें नहीं बन पाई हैं, इन सब का काम पेंडिंग है। जो एक सौ, दो सौ करोड़ की योजनाएं थीं, काम बंद रहने से हजार करोड़ रुपये का एक-एक काम हो जाएगा। इसलिए मैं रेल मंत्री महोदया से मांग करता हूं कि इस काम को अविलम्ब पूरा किया जाए। देवगढ़ में जसिदीह मुख्य रेलवे स्टेशन है। मुख्य स्टेशन में रेलवे समपारक बनाना बहुत जरूरी है। करीब 12 से 15 हजार की आबादी रेलवे स्टेशन को क्रॉस करके जाती है। पुराना भौंरा के नीचे से लोग जाते थे, वह अवरुद्ध हो गया है। मैंने सांसद निधि से इसका डेवलेपमेंट करने के लिए रेलवे मंत्रालय को लिखा था, लेकिन अभी तक उसका कोई जवाब नहीं आया है। मेरी मांग है कि उसको बनाना बहुत जरूरी है। पहले राजधानी हफ्ते में तीन दिन चला करती थी, दिल्ली-हावड़ा राजधानी वह मात्र एक दिन चलती है, जबकि हावड़ा से तीन-चार राजधानी ट्रेन दिल्ली के लिए आती हैं। इसलिए मेरा रेल मंत्री जी से आग्रह है कि 2301 राजधानी को कम से कम मैन लाइन होकर तीन दिन चलाया जाए।

एडवांस टिकट पहले होती थी, लोग टिकट लेकर जाते थे, पहले लम्बी लाइन नहीं लगती थी, क्या वजह है कि हम पहले टिकट लेना चाहते हैं, पहले टिकट लेकर पैसेंजर ट्रेन या किसी भी ट्रेन में यात्रा करना चाहते हैं, लेकिन एडवांस टिकट नहीं मिलता है। मेरी मांग है कि इसको पुनः चालू किया जाए। काशी विश्वनाथ एक्सप्रेस को बंद कर दिया गया है। दो तीर्थ धाम मशहूर हैं, उनको पुनः रेल से जोड़ा जाए। मुंगेर गरहरा हॉल्ट का उपयोग बंद हो गया है, उसको डेवलप किया जाए, उसको चालू किया जाए। जमालपुर रेलवे वर्कशॉप को माडर्नाइज किया जाए। साहेबगंज में जो रेल का डिवीजन बंद कर दिया गया है, उसे चालू किया जाए। यही मेरा रेल मंत्री जी से आग्रह है। यहां राज्य सभा में सदस्य अपने-अपने यहां रेल की मांग कर रहे हैं, नई-नई लाइनों की मांग कर रहे हैं,

आप अपने एप्रोप्रिएशन को पांच सौ करोड़ से एक हजार करोड़ करके सभी की मांग को पूरा किया जाए। बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री मोहम्मद अली खान (आन्ध्र प्रदेश) : बहुत-बहुत शुक्रिया चेयरमैन साहब। मुझे आपने इस पर बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आभारी हूं। मैं मोहतरमा मंत्री जी के रेलवे बजट की ताईद करने के लिए खड़ा हूं। मैं आन्ध्र प्रदेश से ताल्लुक रखता हूं, मैं मंत्री जी से गुजारिश करूंगा कि कई सालों से आन्ध्र प्रदेश के जो प्रोजेक्ट्स पेंडिंग हैं, उनको जल्दी से जल्दी क्लियर किया जाए। क्योंकि आन्ध्र प्रदेश से जितना रेवेन्यु आता है, यह आवाम की ख्वाहिश है कि इस रेवेन्यु को देखते हुए आन्ध्र प्रदेश के साथ काफी दिनों से, काफी सालों से नाइन्साफी हो रही है। मैं उम्मीद करता हूं कि मोहतरमा के इस दौर के अंदर आंध्र प्रदेश की जो शिकायत है, वह दूर होगी और मैं उनसे इस उम्मीद के साथ गुजारिश करूंगा। मैं मोहतरमा का दो बातों की तरफ ध्यान दिलाना चाहूंगा। पहली बात यह है कि सिकंदराबाद से अजमेर शरीफ के लिए एक ट्रेन चलती थी, वह ट्रेन मीटर गेज से ब्रॉड गेज मंे तब्दील करने के लिए तकरीबन पांच साल से सारी रियासत के लोग, बल्कि रियासत के नहीं, दूसरे मुकाम से आने वाले जो लोग हैं, उनको अजमेर शरीफ जाने के लिए काफी तकलीफों का सामना करना पड़ता है। मैं मानता हूं कि उस मीटर गेज को ब्राड गेज करने में अगर रेलवे को तकलीफ है, तो मैं चाहूंगा कि जो लिंक ट्रेन सिकन्दराबाद से मुम्बई है, वाया मुम्बई से या नहीं तो भोपाल से जाती है, उस ट्रेन को लिंक ट्रेन में तब्दील किया जाए तो मुसाफिरों को जाने में बड़ी सहूलियत होगी।

दूसरी बात, मैं मोहतरमा से दरख्वास्त करूंगा कि शमसाबाद का जो रेलवे स्टेशन है, No doubt कि सिकन्दराबाद से मैट्रो रेल चलती है, लेकिन मुसाफिरों की सहूलियत के लिए मैं चाहूंगा कि जो मैट्रो रेल चलने की औकात है, उस औकात को थोड़ा कम वक्त के अंदर चलाया जाए, ताकि लोगों को सहूलियत हो। मुसाफिर एयरपोर्ट आसानी से पहुंचे और सफर के दौरान जो तकलीफें मुसाफिरों को होती हैं, उनको दूर किया जा सके। मैं आखिर में आपका शुक्रिया अदा करते हुए मोहतरमा से दरख्वास्त करूंगा कि रेलवे बोर्ड के जो एम्पलाइज हैं, वे कई सालों से टेम्परेरी बेस पर काम कर रहे हैं, उनकी तरफ भी आप तवज्जो दें और अवाम की सहूलियत के लिए काफी मेम्बरों ने यह मुतालबा किया है कि फुटपाथों के ऊपर और रेलवे प्लेटफार्मों के ऊपर जो गंदगी होती है, उसकी तरफ खासतौर से तवज्जो नहीं दी जाती है। दूसरी बात, गए साल भी मैंने इसी हाउस में मुतालबा किया था कि catering का जो मामला है, मोहतरमा उसको सुधारने की कोशिश करेंगी, क्योंकि food ऐसा होता है कि बाजवक्त मुसाफिर जो उसमें सफर करते हैं, उनकी सेहत के लिए नुकसानदेह होता है। मैं आपसे दरख्वास्त करूंगा कि मुसाफिरों की सहूलियत का जो ख्याल है, उनकी सेहत के लिए catering की तरफ आप ज्यादा तवज्जह दें। ...(**समय की घंटी**)...

आपने मुझे जो समय दिया, मैं उसका शुक्रिया अदा करते हुए मोहतरमा से दरख्वास्त करूंगा कि आन्ध्र प्रदेश के जो रेलवे प्रोजेक्ट्स हैं, उनको जल्द से जल्द पायातकमील तय कराने की कोशिश करें। शुक्रिया।

جناب محمد علی خان (آندھرا پردیش) : بہت بہت شکریہ چیئرمین صاحب، مجھے آپ نے اس پر بولنے کا وقت دیا، اس کے لئے میں آبھاری ہوں۔ میں محترمہ منتری جی کے ریلوے بجٹ کی تائید کرنے کے لئے کھڑا ہوا ہوں۔ میں آندھرا پردیش سے تعلق رکھتا ہوں، میں منتری جی سے گزارش کروں گا کہ کئی سالوں سے آندھرا پردیش کے جو پروجیکٹس پینڈنگ ہیں، ان کو جلدی سے جلدی کلیئر کیا جائے۔ کیوں کہ آندھرا پردیش سے جتنا ریونو آتا ہے، یہ عوام کی خواہش ہے کہ اس ریونیو کو دیکھتے ہوئے آندھرا پردیش کے ساتھ کافی دنوں سے، کافی سالوں سے ناانصافی ہو رہی ہے۔ میں امید کرتا ہوں کہ محترمہ کے اس دور کے اندر اندھرا پردیش کی جو شکایت ہے، وہ دور ہوگی اور میں ان سے اس امید کے ساتھ گزارش کروں گا۔ میں محترمہ کا دوباتوں کی طرف دھیان دلانا چاہوں گا۔ پہلی بات یہ ہے کہ سکندرہ آباد سے اجمیر شریف کے لئے ایک ٹرین چلتی تھی، وہ ٹرین میٹر گیج سے براڈ گیج میں تبدیل کرنے کے لئے تقریبا پانچ سال سے ساری ریاست کے لوگ، بلکہ ریاست کے نہیں، بلکہ دوسرے مقام سے آنے والے جو لوگ ہیں، ان کو اجمیر شریف جانے کے لئے کافی تکلیفوں کا سامنا کرنا پڑتا ہے۔ میں مانتا ہوں کہ اس میٹر گیج کو براڈ گیج کرنے میں اگر ریلوے کو تکلیف ہے، تو میں چاہوں گا کہ جو لنک ٹرین سکندرہ آباد سے ممبئی ہے، وایا ممبئی سے یا نہیں تو بھوپال سے جاتی ہے، اس ٹرین کو لنک ٹرین میں تبدیل کیا جائے تو مسافروں کو جانے میں بڑی سہولت ہوگی۔

دوسری بات میں محترمہ سے درخواست کروں گا کہ شمس آباد کا جو ریلوے اسٹیشن ہے، تو ڈاؤٹ کہ سکندرہ آباد سے میٹرو ٹرین چلتی ہے، لیکن مسافروں کی سہولت کے لئے میں چاہوں گا کہ جو میٹرو ریل چلنے کے اوقات ہیں، اس اوقات کو تھوڑا کم وقت کے اندر چلایا جائے، تاکہ لوگوں کو سہولت ہو۔ مسافر ائرپورٹ آسانی سے پہنچے اور سفر کے دوران جو تکلیفیں مسافروں کو ہوتی ہیں، ان کو دور کیا جا

†Transliteration in Urdu Script.

سکے۔ میں آخر میں آپ کا شکریہ ادا کرتے ہوئے محترمہ سے درخواست کروں گا کہ ریلوے بورڈ کے جو ایمپلائز ہیں، وہ کئی سالوں سے ٹیمپریری بیس پر کام کر رہے ہیں، انکی طرف بھی آپ توجہ دیں اور عوام کی سہولت کے لئے کافی ممبروں نے یہ مطالبہ کیا ہے کہ فٹ پاتھوں کے اوپر اور ریلوے پلیٹ فارموں کے اوپر جو گندگی ہوتی ہے، اس کی طرف خاص طور سے توجہ نہیں دی جاتی ہے۔ دوسری بات، گئے سال بھی میں نے اسی ہاؤس میں مطالبہ کیا تھا کہ کیٹرنگ کا جو معاملہ ہے، محترمہ اس کو سدھارنے کی کوشش کریں گی، کیوں کہ فوڈ ایسا ہوتا ہے کہ بعض وقت مسافر جو اس میں سفر کرتے ہیں، ان کی صحت کے لئے نقصان دہ ہوتا ہے۔ میں آپ سے درخواست کروں گا کہ مسافروں کی سہولت کا جو خیال ہے، ان کی صحت کے لئے کیٹرنگ کی طرف اپ زیادہ توجہ دیں ...(وقت کی گھنٹی)...

اپ نے مجھے جو وقت دیا، میں اس کا شکریہ ادا کرتے ہوئے محترمہ سے درخواست کروں گا کہ آندھرا پردیش کے جو ریلوے پرجیکٹس ہیں، ان کو جلد سے جلد پایہ تکمیل طے کرانے کی کوشش کریں۔ شکریہ۔

SHRI G.N. RATANPURI (Jammu and Kashmir): Sir I thank you for having given me the opportunity, rise to support the Bill. I would like to invite the attention of the hon. Minister to Udhampur-Baramulla railway line, which has been done twice earlier by my colleagues. It is a national project but it is not getting the deserved attention. We have seen that funds have been allocated for this project, but they are not being spent. Last year, the work was stopped due to some problem of realignment but I am told that the realignment issue has now been solved and orders have been issued to re-start the work, but on ground, the work has not started. That is because the Railways have not been able to get clearance from the Ministry of Environment and Forests. By the original schedule, Sri Nagar should have been connected to New Delhi and Jammu by 2007. The date was then fixed as 2009, then, 2011 and today, we are given to understand that this railway project will be completed by 2015, but the ground reality is different. There is a 15 kilometre tunnel at Banihal which is being constructed and we hope it will be completed soon. But, another tunnel, 12 kilometre long is also to be constructed at Sangal Dam. Approach roads to these tunnel points have not been constructed as yet. The tunnel-boring machine takes one year to bore one kilometre length of a tunnel. If we employ two tunnel-boring machines from two points, it will take a minimum of six years to construct this tunnel. And, before that, it will take at least two years to construct the

approach roads to these tunnel points. If the work has not yet been started-even though the project is already allotted to contractors it is because of lack of permission or clearance from the Ministry of Forests, with such Sate of affairs I wonder when this project will be completed. Prof. Soz sahib said that this is a very important project which is of a national importance. It is important for social integration of the people of the Valley with the rest of the country. To us, there may be many wonders in the world but to the majority of the people of Kashmir, who have never travelled outside Kashmir, the five coach DMU is the only wonder in the world. Picnics are being arranged on this train. ...(Time-bell rings)... They are not reguiar passengers. It is the people overwhelmed by the train. I hope that hon. Railway Minister will give the deserved attention to this project and would ensure that it is completed by 2015, at least, which is the date they are giving today. Thank you.

SHRI SILVIUS CONDPAN (Assam): Mr. Vice-Chairman, Sir, I would like to request the hon. Railway Minister to think of the railway projects pending in the North-Eastern region. I will also request the hon. Railway Minister to use her good offices to see that the on-going projects in the North-Eastern regions are executed expeditiously, including the National Projects. There are two National projects in Assam, i.e. Bogibeel project and conversion of broadgauge between Rangiya and Murkongselek.

These things are going very slow for reasons best known to the Railway Department and for which people in that area are very much disappointed to see that these projects are rarely materialised on time.

Secondly, Sir, the long-pending demand of the people of Assam is doubling of the present single track from Bongaigaon to Lidu. These tracks are to be doubled as early as possible in a phased manner. I suggest the Railways to take up the first phase from Bongaigaon to Guwahati and the second phase from Guwahati to Lidu because there is a need of double track. I also suggest the Railway Department to introduce an express train from Guwahati to Delhi to give more facilities to people for coming by faster train than the Rajdhani Express from Guwahati to Delhi and Delhi to Guwahati.

Sir, I would also like to remind the Railway Ministry that ...(**Time-bell rings**)... maintenance of waiting rooms at the railway stations is very poor. An inspection department was there when I was there in the Railways about 40 years ago. I could see inspecting people moving frequently to see that

railway stations were properly maintained, waiting rooms were properly maintained. But now, the other day – it is my own experience - about one month ago, I went to a railway station. I was looking for the toilet. ...(**Time-bell rings**)... The toilet, to my utter disappointment, was in a very poor condition. ...(**Time-bell rings**)... That is on the Rangia Rangapara track. ...(**Time-bell rings**)... These are just examples. These are the bitter experiences we are having. What would be the experiences of the passengers who are using it frequently? ...(Time-bell rings)... With these words, when the Chair is giving no more time, thanking you very much for whatever time you have given me, I request the Railway Ministry to consider what I submitted.

श्री नंदी येल्लैया (आन्ध्र प्रदेश) : महोदय, आज हरेक आदमी यह बात कर रहा है कि backward है, backward है। तब forward कौन-सा है, यह मुझे समझ में नहीं आता है? आज भी मुझे forward की बात समझ में नहीं आयी। ...(व्यवधान)...

सर, हमारे आन्ध्र प्रदेश में तीन regions हैं। उनमें से एक तेलंगाना area भी है। शायद आप अखबार में तेलंगाना के बारे में रोज पढ़ते होंगे। वहां से 7th Lok Sabha के समय श्रीमती इंदिरा गांधी जी लोक सभा चुनाव लड़ी थीं। उसके बाद वह भारत की प्रधान मंत्री बनीं। मैं जब 7th Lok Sabha में वहां का local leader था, तब उस वक्त वहां के मुखामी लोगों ने जाकर request की कि मेडक district एक backward area है। उसके backward area होने के कारण उन्होंने वहां एक new railway line डालने के लिए उनसे request की। लेकिन, उसके बावजूद भी मैं देख रहा हूं - मैंने जाफर शरीफ को देखा है, नीतीश कुमार को देखा है, लालू प्रसाद को भी देखा है और ममता बनर्जी को भी देख रहा हूं।

मैडम, आपके रेलवे बोर्ड के अन्दर एक planning होनी चाहिए जैसे कि आप backward areas के लिए एक special fund बनाइए, एक survey करिए और एक master plan बनाइए, जैसे कि corporation के अंदर एक master plan होता है। मैं कई बार आपके Consultative Committee में, Standing Committee में, बोल-बोल कर थक चुका हूं। मैं यह कहूंगा कि आज आप देख रही हैं कि जहां-जहां backward areas हैं, वहां पर कई किस्म की बातें हो रही हैं, जैसे आज तेलंगाना के बारे में बातचीत हुई कि वह backward है। उसे forward बनाने के लिए कई बातें सामने आ रही हैं।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपसे रिक्वेस्ट करूंगा कि मेडक डिस्ट्रिक्ट में मनोहराबाद से कोत्तपलि, वाया सिद्दीपेट, यह 149 किलोमीटर का रूट है और इसका सर्वे भी हो चुका, लेकिन आज तक इसका काम चालू नहीं हुआ है। मैं मैडम से अनुरोध करूंगा कि लोक सभा में highest majority के साथ हम 32 लोग चुन कर आए, इसलिए आपको भी हमारा ख्याल रखना चाहिए। इसके लिए हमारे मरहूम चीफ मिनिस्टर श्री राजशेखर रेड्डी जी ने भी आपको लैटर लिखा था और बाद में श्री रोशैया साहब ने भी लैटर लिखा। मुझे स्वयं भी कई बार आपसे मिलने का मौका मिला। मैं चाहता हूं कि जो बैकवर्ड एरिया है, उसके लिए आप एक स्पैशल फंड रखिए ...(**समय की घंटी**)... One minute, Sir.

दूसरा, एक चीज बहुत जमाने से पैंडिंग है, वह यह है कि वाल्टेयर को South Central Railways के अन्दर ज्वाइन करने के लिए बहुत रिक्वेस्ट किया गया है। उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं चाहता हूं ...(**व्यवधान**)...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Please take your seat.

श्री नंदी येल्लैया : केवल तेलंगाना में ही नहीं, आन्ध्रा के अंदर भी काफी प्रोजेक्ट्स हैं। मैं उन तमाम लोगों की तरफ से बोलना चाहता हूं। हालांकि अभी तो हम आन्ध्र प्रदेश में ही हैं, लेकिन तेलंगाना की मांग भी उठ रही है और उसके लिए आवाज उठ रही है। यह बहुत लम्बा सफर है। इसमें फज़ल अली कमीशन का भी जिक्र किया गया और बहुत बार ये सब बातें हुईं कि जहां अनडेवलप्ड एरिया है, उसकी ओर अधिक ध्यान दिया जाए। उसी वजह से यह तमाम मांगें उठ रही हैं ...(व्यवधान)... ममता जी, हम चाहते हैं कि आप इनीशिएटिव लीजिए क्योंकि वहां पर भी आपके पास कुछ प्रॉब्लम हो रही हैं। इसलिए आप एक चीज़ का ध्यान अवश्य रखिए कि बैकवर्ड एरिया को प्रैफरेंस दीजिए। मैं यह चाहता हूं कि रेलवे में "जिसकी लाठी उसकी भैंस" की परम्परा समाप्त हो।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Now, please take your seat.

श्री नंदी येल्लैया : यह कहां तक हकीकत है और कहां तक नहीं है, इसे आप स्वयं समझ सकती हैं। एक बार रेल मंत्री बनने के बाद उनकी पूरी कॉस्टीट्यूएंसी डेवलप हो जाती है। धन्यवाद, सर।

श्री गिरीश कुमार सांगी (आन्ध्र प्रदेश) : उपसभाध्यक्ष महोदय, धन्यवाद। सबसे पहले तो मैं ममता बनर्जी जी को बहुत-बहुत बधाई दूंगा, क्योंकि उन्होंने एक नया लक्ष्य और एक नई चुनौती ली है और अपना अधिक समय वह बंगाल में दे रही हैं। हम सब आशा करते हैं कि उन्होंने जो नया लक्ष्य रखा है, उसमें उनको पूरी सफलता मिले। हमारी ऐसी आशा भी है और दुआ भी है। इसके अलावा जो कुछ समय वह रेलवे में दे पा रही हैं, मैं चाहूंगा कि उसमें से वह थोड़ा समय वह आन्ध्र प्रदेश की तरफ भी दें।

मैडम, हमने एक मांग रखी थी। हैदराबाद एक बहुत ही इम्पॉर्टैंट सिटी है और आन्ध्र प्रदेश की कैपिटल भी है, लेकिन वहां से एक भी शताब्दी ट्रेन नहीं चलती है। हैदरबाद के नजदीक ही मुम्बई करीब 600 किलोमीटर है, चेन्नई 650 से 700 किलोमीटर है, बैंग्लोर भी नज़दीक है। विजयवाड़ा वाइज़ाक भी नज़दीक है, नागपुर भी नजदीक है, लेकिन इन सभी शहरों को कनैक्ट करने के लिए अगर फास्ट शताब्दी ट्रेन्स चलाई जाएं, तो हैदराबाद एवं Deccan Plateau की बहुत अच्छी एवं शीघ्र तरक्की हो सकेगी। इससे वहां के व्यापार में और लोगों के आने-जाने में काफी मदद मिलेगी।

इसके अलावा रेलवेज़ ने एक प्रोग्राम और लिया था, जिसका नाम था, Role-on-Role-off Programme का। यह एक बड़ा ही अच्छा प्रोग्राम था, लेकिन पता नहीं किस वजह से यह आगे नहीं चल पाया है। इस Role-on-Role-off Programme के तहत एक लोडेड ट्रक आप फ्लैट वैगन के ऊपर ले जा सकते हैं और उसे पार्क कर सकते हैं और वह लोडेड ट्रक रेलवेज़ के थ्रू हॉल करता है। इससे बहुत ज्यादा सुविधा होती है एवं रोड पर ट्रैफिक की भी कमी होती है साथ ही इससे goods transport बहुत फास्ट हो सकता है।

रेलवेज़ में एक स्कीम और थी 'Multi-model Railways' to link road, rail and waterways. यह भी बहुत इम्पॉर्टैंट स्कीम है और मैं चाहूंगा कि आगे आने वाले दिनों में मंत्री जी इस पर ज्यादा ध्यान दें। हम चाहते हैं कि हिन्दुस्तान की रेलवेज़ तरक्की के रास्ते पर बढ़ती जा रहे। जब हम विदेशों में जाते हैं, चाइना इत्यादि देशों में जाते

हैं, वहां हम maglev trains देखते हैं, जो 575 किलोमीटर प्रति घंटे की स्पीड से चलती है। उस तरह की ट्रेन क्या हम देख पाएंगे या हमारे बच्चे देख पाएंगे? कब देख पाएंगे? हमारी जो स्पीड और सेफ्टी है, क्या उसके ऊपर ये ध्यान दे रही हैं? इसके ऊपर मैं उनका ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा।

सर, एक अंतिम बात मैं यह कहना चाहूंगा कि अभी हाल में मैं अपनी family के साथ रेल से कानपुर गया। वहां पर एक बड़ा बुरा experience यह हुआ कि हमने ट्रेन में जो blanket use किये, उससे मेरे लड़के के पूरे बदन पर allergy हो गई और आठ दिनों तक वह allergy से पीड़ित रहा। मैं चाहूंगा कि सफाई और सुविधा पर ज्यादा ध्यान दिया जाए।

रेल मंत्री (कुमारी ममता बनर्जी) : सर, मैं आपकी आभारी हूं कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। I want to thank all the hon. Members for raising important points. But, sometimes, I feel hurt when they raise issues not from the point of view of policy decision, but, politically and personally as to where I will be staying, where I won't be staying, for how many days I will be staying, etc. That is wrong. Everybody is staying. I am not a Delhiite. I cannot stay in Delhi every time. But, whatever time I am giving, I am giving 99 per cent time to Delhi because Railways is a rough and tough Department. Making comments without knowing the details, is not fair. It is not fair even on my part if I do wrong things. I want to thank all the Members. I appreciate their concerns. Every Member wants a station. It is good for them. They want a new train; they want new stoppages; they want new stations; they want new lines; they want doubling; they want other stations; they want electrification. It's very good. I have no objection. Sir, kindly allow me to say that we need one-time grant to clear all the pending projects. First clear them, then ask new things from me. Otherwise, if I sanction some new project, it will also be kept pending because we have to give Rs.5 crore or Rs.10 crores. Then, please don't biame us. Why? You are asking from me why different projects have not been sanctioned. You see the status paper, the situation. What is the current status? Sir, if you want to clear the pending projects including new lines, gauge conversion and doubling, etc., up to 4th of April 2009, then, how much money is needed for that? Only Rs.79,000 crores. We need about Rs.1,00,000 crore if you also add pending projects from April to November. So, we need only Rs.1,00,000 crore. And what are we provided? Let me tell the Members. You have to know it. What is the Budget provision for new lines? Maybe, Rs.2000 crores which we have to divide throughout the country. ...*(Interruptions)*... Yes, you have to know the situation. ...*(Interruptions)*... The solution is, first you finish all the projects and then, you go in for new ones. ...*(Interruptions)*... The Government has to give. You are the Members of Parliament. You can fight. Let the Planning Commission sort out this problem first. Then, you go in for new ones or sanction whatever you like. Solution is in your hands, in the hands of Parliament. If you ask me, give this, give that, etc.

...*(Interruptions)*... If I don't give it, you will do this and that. ...*(Interruptions)*... I am a Minister and whatever is in my capacity, I will do that. ...*(Interruptions)*...

SHRI PENUMALLI MADHU (Andhra Pradesh): It is with the Cabinet, not with Members. ...*(Interruptions)*...

KUMARI MAMATA BANERJEE: I know.

श्री नन्द किशोर यादव : आपसे नहीं मांगेंगे तो किससे मांगेंगे: ...(**व्यवधान**)...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): No interruptions.

...*(Interruptions)*...

KUMARI MAMATA BANERJEE: Don't shout like this. You have made your point. Let me put forward my point. ...*(Interruptions)*... आपने जो कहा वह मैंने सुना, अब मुझे अपने point बोलने दीजिए। You have made your point. But, you must know where do we stand now. What is our situation? What is the status? How do we solve this problem? You have to know all these things. I am not that type of Minister that I will say something and do something else. I am not like that.

Whatever I say, I am transparent; I have the accountability and that is why I am saying all these things. ...*(Interruptions)*... Sir, I am grateful to all my Members. Yes, they said regarding passenger amenities. I am grateful to them, Sir. Yes, that is a fact if you see the passenger amenities, the cleanliness, the security, the safety, the punctuality. 1 am interested to see that my rail should be colourful, that the station should be very good, that the drinking water should be pure. With just a Rs.400/- *kiraya,* how could you get the Korean *kumble*? आपको वह भी देखना पड़ेगा। Railway coach is not like an Air India or Indian Airlines flight. Railway is not like that, देखिए, कितनी flights होती हैं ! एक दिन में 30,000 people, the passengers, used to travel by the Airlines. Rail journey is much cheaper than any other mode of transport in this country; the cheapest one. रेलवे में cheapest और क्या होता है? रेलवे में 1.8 million people, every day, travel. It is a big transport system. Sir, yes, it is a fact that it is for the people; it is environment-friendly; it is eco-friendly also, and this railway is specially for the downtrodden people; it is for the poor people, for the common people. Sometimes, big people can avail of its services, like Rajdhani or Duronto or Geentanjali type of Shatabdi Express trains, some important trains. But the poor people used to travel by the railway trains. You cannot increase their fares like anything. Whatever fare we are charging, from that fare we cannot build many things because the fund is not available. So, what is the important criterion? We have to take care of the point whether the common people will like to travel with cheaper fares through the railway trains or whether they want to it to continue. But if you want a colourful luxurious train, then you have to

increase the fares; then, the common people cannot avail of railway services. Sir, there is a problem about passenger amenities. Here, sometimes, I am Railway Minister-if there is a mistake, 'I won't even allow our railway officials to neglect that. Yes, there are some areas which, after the sanctioning of Budget money, we have to take care of, that we should not neglect them. One, wherever the Budget provision is there, we have to spend the entire sanctioned Budget money within that financial year itself; I will do so and इसमें lagging तो है, लेकिन हम चाहते हैं कि इसको budgetary year में ही complete करें। इसको complete करना है, लेकिन all the passenger cleanliness, इसमें अपको vision में जाना है। एन.के. सिंह जी ने कहा, मैं उनकी आभारी हूं कि it is a fact कि रेलवे को चलाने के लिए long term vision होना चाहिए, short term vision होना चाहिए। Yes, for a tribal area, I love to see that railways should be there, लेकिन आप मुझे बताइए कि अगर पैसा नहीं आएगा, तो कैसे होगा? तो इसके लिए आने वाले दिनों में short term में हम क्या कर सकते हैं, long-term में क्या कर सकते हैं? पैसेंजर तो खुश होता है coaches ज्यादा देने से, लेकिन coaches आएंगे कैसे? मैं जब रेल मंत्री बनी, तो मैंने पूछा कि क्या coaches available नहीं हैं? Wagons available नहीं हैं? डिमांड तो है, लेकिन rakes available नहीं हैं। मैंने मेट्रो में शुरू किया, तो बोले कि coaches नहीं हैं। मैंने सोचा और कहा कि थोड़े new coaches तो दो, एक-दो new coaches दो, new rakes दो, तो बोलते हैं कि नहीं हैं, "not available", "NA" - "Not available", तो "NA" कैसे "Yes" होता है? उसको ऑर्डर करना पड़ता है। आज से पांच साल बाद क्या होगा, इसको अगर हम आज नहीं सोचेंगे, तो पांच साल के बाद जो मिनिस्टर आएगा, वह वैसे ही कहेगा, कोई कुछ नहीं कर पाएगा। पांच साल में हमको कितने coaches बढ़ाने हैं, कितने rakes होने चाहिए, कितने पैसेंजर बढ़ेंगे, कैसे senior citizens के साथ हम adjust कर सकते हैं, physically challenged people रेल में चढ़ेंगे, कोई railway platform तो छोटा है...

किसी जगह पर ऊंचा है। बहुत सारी प्रॉब्लम्स हैं। जो कोचेज़ हैं, उनको फिर से डिज़ाइन करना है, ग्रीन टॉयलेट्स बनाने हैं। यह सब एक दिन में नहीं होता है। हम अगर कपड़ा खरीदते हैं, हमें कपड़े की जरूरत है, एक शादी वाले घर में हमें जाना है तो हम दुकान में जाएंगे, कपड़ा खरीदेंगे और वह हमें मिल जाएगा। रेल की कोच तो नहीं मिलती है, कोचेज़ तो तैयार करनी पड़ती है। वैगन तैयार करने में टाइम लगता है, rake तैयार करने में टाइम लगता है। कोई नई कोच हमारे पास नहीं है। आप सुन लीजिए। नहीं है। कोच फैक्टरीज़ ज्यादा होनी चाहिए। वे नहीं हैं। ...(**व्यवधान**)...

श्री पेन्नुमल्ली मधु : हम जिम्मेदार नहीं हैं।

कुमारी ममता बनर्जी : आप हैं। ...(**व्यवधान**)...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) : Please, no comments. ...*(Interruptions)*...

KUMARI MAMATA BANERJEE: The problem is with you people. ...*(Interruptions)*... Now, there is no wagon production. ...*(Interruptions)*.....

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Mr. Madhu, please, no comments. ...*(Interruptions)*... Mr. Madhu, please.

KUMARI MAMATA BANERJEE: Don't shout. I know all these things. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): Mr. Madhu, please.

कुमारी ममता बनर्जी : देखिए सर, I am not accusing or abusing anybody, Sir. Whatever we have drawn, it is for the future. I think that we have to take care of the future. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Mr. Madhu, please, no comments. Let the Minister reply. ...*(Interruptions)*...

KUMARI MAMATA BANERJEE: We have to take care of the future, सर, जब कोई सच जानना चाहता है तो सच बोलने का भी मौका देना चाहिए। अगर हम अभी से नहीं सोचेंगे तो कल भी नहीं मिलेंगी। हमें कोच बनाने के लिए ऑर्डर देना पड़ता है। ...(**व्यवधान**)...

एक माननीय सदस्य : अच्छा !

कुमारी ममता बनर्जी : हां। ऐसा ही होता है। यही सच है। आप लोग राजनीति ज्यादा करते हैं, आपको कुछ पता नहीं चलता। ...(**व्यवधान**)... सर, कोच बनाने के लिए ऑर्डर देना पड़ता है। ...(**व्यवधान**)... सर, कोच का ऑर्डर देना पड़ता है, rake का ऑर्डर देना पड़ता है।

SHRI T. K. RANGARAJAN: Sir, ... *(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): No, please, ...*(Interruptions)*... She is not yielding. ...*(Interruptions)*... She is not yielding. ...*(Interruptions)*... She is not yielding. ...*(Interruptions)*.... Take your seats. ...*(Interruptions)*... Mr. Rao, आप बैठिए ...*(Interruptions)*... All of you piease take your seats. ...*(Interruptions)*... She is not yieiding. Nobody should disturb. The Minister is not yielding. So, nobody should disturb. ...*(Interruptions)*...

SHRI PENUMALLI MADHU: We are not disturbing. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): You are interrupting.

KUMARI MAMATA BANERJEE: It is listed, Sir. Tomorrow I will lay on the Table of the House the "Vision 2020". ...*(Interruptions)*... Let me speak. Tomorrow I will lay on the Table the first phase of "Vision 2020", Long term and short term, and also the "White Paper", i.e., Status Paper on the Railways. I will lay them tomorrow. इसके लिए जो थोड़ी-थोड़ी ...(**व्यवधान**)... इतना आसान नहीं है।

The Railways is a vast department. It has got more than 63,000 route kilometres. It runs 17,000 trains every day. We have 8,241 Stations. We have got urban trains, suburban trains, metro trains, mono-rail and others. We have EMU, DEMU, MEMU, etc. There are many. That is why there are some problems. I feel that we have to take care of safety. We are taking special safety measures. The House will be happy to know that when I was the Railway Minister in 1999-2001 March, for one

year and five months, I marked 24,000 unmanned level crossings. It is very difficult to man them. Sometimes there were accidents. Human life is very important. At that time, I took up the issue and it was sorted out in some places. Out of 24,000, now we have 16,000 unmanned level crossings. From this Supplementary Budget I have taken Rs.3,000 for unmanned level crossings. They should be manned. Out of this Rs.15,000 crores, I have taken Rs.3,000 crores for this purpose so that within five years we will be able to make all the unmanned level crossings as manned level crossings, it will be done within five years. We want it. But we have to provide funds for that. As regards the anti-collusion devices, ten years ago I gave the orders for anti-collusion devices for the Konkan Railways. So many years have passed now. It is there only in three parts of the country. But we are examining the case.

Tomorrow, you can see the 'Vision'. Therefore, I am not giving all the details here. I do not want to waste the time of the House. The hon. Members are also busy. All are busy. Regarding the ROBs and RUBs, there are some problems of the States also. The system is, the State Government has to provide 50 per cent money for ROBs and RUBs and the Central Government has to provide the remaining 50 per cent. Now my Department took up this matter with the Planning Commission. The Planning Commission was kind enough because after our persuasion, they have agreed, in principle, that the Planning Commission would provide 80 per cent money and 20 per cent would be provided by the State Government in order to solve the problem of ROBs and RUBs. These are the things: safety, unmanned level crossings, ROBs and RUBs and this device also. This time we have provided Vigilance Control Device. There will be Vigilance Control Device along with the driver. In the Supplementary Budget, we have kept a provision for this. Next time, we will see to it that all the trains are covered by this. Now, at least, we can start with 'A', if we cannot cover from 'A' to 'Z' in a year. But let us start the process so that we can cover all the trains in future.

So far as punctuality is concerned, yes, there are some problems. I am not attacking anybody. I am just giving an example. In Andhra Pradesh, the problem is going on. 'United Andhra Pradesh' movement is going on in Andhra Pradesh. There was a bandh for three days. The trains were bandh for three days. Then Telangana - three-day bandh. In Bihar, if a local police officer is shifted, the train engine is separated. Then there is the Maoist movement. The bandh is going on and the train operation is bandh. In these six months, we have lost Rs. 500 crores because of these reasons. The roads are obstructed, the rail lines are obstructed. Please remember that the rail goes through small and interior parts. If the people gherao the rail, how will the rail pass through? The train cannot cut

the people and chop the people to pass through. The Railways cannot do it. The Railways always respects the people. The security of the passengers is very important. That is why I appeal to all the Members across all sides that please allow the rails to run; please allow people to go from one part to the other part. Sir, I am a political person. I may be here today; I may not be here tomorrow. But this Department will continue. This Parliament will continue. The rail will continue because it is a lifeline of the nation and it is a lifeline of our national integration also. We have to take care of it.

So far as accidents are concerned, we are very much concerned about it. If you look at road accidents - if one person dies, it is very unfortunate - in the case of road accidents, generally, all cases are not registered. In the case of roads, the number is 1,30,000 every year. But in the case of rail, if there is a big accident - even one death is very unfortunate; I must say it is very unfortunate; we are sorry for that if there is even one death - if there is a big accident, it can cause a lot of damage. This is the situation. The Railways is environment-friendly and passenger-friendly. In spite of all these things, if you compare it with last ten years, the number is coming down because of the signalling system, because of the modern system. Everybody in the Railways is taking care. Ten years ago, the number was 463 or so. Right now, in the last one year, the number has come down, the number is 177. I can give you the figures of these ten years. Yes, there are some problems about punctuality. We want the railway to be very punctual. लेकिन सर, हम किसी की जिंदगी तो बर्बाद नहीं कर सकते, कोई मूवमेंट होता है तो ट्रेन विजिबल है। इसी के लिए गांव के नजदीक में ट्रन ही मिलती है। एलीगेशन दिखाने के लिए, तो बेचारा क्या करेगा। लोकतंत्र में ऐसा होता है, हम उसके खिलाफ नहीं हैं। देखिए, विजिलेंस क्या करेगा, गवर्नमेंट को कैसे पकड़ेगा, इस कारण तो वह रेल को पकड़ता है। यह इफार्मेशन जल्दी-जल्दी टी.वी. में आ जाती है। तो यह भी होता है। पहले तो इतने टेलीविजन चैनल नहीं थे, पहले इसका पता किसी को नहीं होता था। अभी हमारा बिजनेस भी बढ़ता है, ट्रेन भी बढ़ती हैं, पैसेंजर्स भी बढ़ते हैं। इसलिए ऐसा कभी-कभी होता है। सर, पैसेंजर्स ट्रेन बढ़ाने के लिए हमारा भी दिल करता है और इसके लिए हम लोगों ने सोचा है। अभी से ज्यादा आर्डर करने से उनको क्लियर करने में दो-तीन साल का समय लगता है। स्थिति खराब है, हम रेलवे मिनिस्टर हैं, क्या हम सच नहीं बोलेंगे? हम सच कहना चाहेंगे, हां वह तो है, लेट है, dirty है, खराब है, नये नहीं हैं, बहुत सारे पुराने हैं, प्रॉब्लम्स हैं, लेकिन इन प्रॉब्लम्स को हल करने के लिए हम लोग एक साथ इकट्ठा होकर काम करेंगे, सभी को मिलकर काम करना पड़ेगा, जिससे आने वाले दिनों में यह सॉल्व हो सके, लॉंग टर्म प्लानिंग में और शॉर्ट टर्म प्लानिंग में भी। जो पैसेंजर्स का लॉस होता है, हमारे पास पैसेंजर्स कोच का अभाव है। सर, अभी कुम्भ मेला आ रहा है, हमने हरिद्वार के लिए 60 करोड़ रुपया पैसेंजर्स amenities के लिए क्रिएट किया है। सर, पूरे साल में 35,000 हमारी स्पेशल ट्रेन चलती हैं - चाहे सबरी मेला हो, चाहे कुम्भ मेला हो, चाहे गणपति पूजा हो, चाहे उर्स हो, जितने भी हमारे देश में फेस्टिवल होते हैं, उनकी भीड़ को क्लियर करने के लिए 22,000 आलरेडी चली है और आगे 35,000-45,000 का टारगेट भी है। Special trains will run.

सर, बजट कमिटमेंट के रिगार्डिंग बात है। कुछ सदस्यों ने कहा है कि हम जो कहते हैं, वह करते नहीं हैं, that is also a problem. लेकिन हमें अभी जून महीने में जो बजट दिया गया है, उस बजट के अंदर हमने 120 दिन की बात की थी। These include increase in frequency of trains, extension of trains and introduction of new trains. Forty-three new trains have already been introduced; in case of forty-five more, they are

already ready, but the Members of Parliament are busy and, that is why, we are taking some time. We will complete it by the end of next month, that is, by end of January. Then, only thirty will be left out, and in case of these thirty also, after the guage conversion work is completed, a team will be there. And, in respect of 27 others, these are under process. We will complete them within the Budget year. This is our commitment. Whatever we have said in the Budget, we will do them. Out of the committed 93 trains, 30 trains are already there, and in respect of the rest 63, they are under process. It is a continuous process. But whatever we have committed in the Budget, we will fulfil them. As regards 'Ijjat', it has already been started. Also, to students attending Madrasa, High Madrasa and Senior Madrasa, concessions will be given. The notification has to be issued. Again, in respect of 'Ijjat', the notification is being issued. - Then, Sir, regarding RRB exams, the House is aware that we are allowing students to take up exams in their regional languages. This will give a greater chance and importance to people, who want to give exams in their regional languages. So, apart from Hindi and English, the exams can be given in Urdu and other regional languages.

Sir, as regards Duronto trains, out of fourteen, six trains have already been introduced. These will be cheaper than the Rajdhani Express. We have got four new rakes, and whenever we get the other rakes for other parts of the country, these will be included. People love these trains very much.

Regarding transport of perishable products, we have ten coaches, A/c coaches. But we have to build new coaches and have better cold chain facitities. We have picked up some places. We are working in this regard, and we will do it.

Then, regarding the Dedicated Freight Corridor, it has already been set up; out of 1,13,000 acres of land that we have, 21,000 acres of land have been earmarked for the Dedicated Freight Corridor. This will also be very helpful for the industrial corridor. Automobile hubs and logistic parks will come up along the Dedicated Freight Corridor. We will set it up under the PPP mode. We have already set up a monitoring committee for execution of the projects and also for better monitoring of the work.

So far as the other pending projects are concerned, I have deployed one person from the Experts Committee to examine each case and find out how we can clear those projects. After we get the report, we will take up the matter with the Planning Commission. I will be very happy if the whole House extends support; we will try to clear all the pending projects pertaining to the remote areas, like that of Jharkhand, Uttarakhand, Vidarbha in Maharashtra, the North-Eastern Region and all the rest of them. Within six months of my tenure in the Railways, I went to Jammu & Kashmir, along with Soniaji; Manmohan Singhji, the Chief Minister of J&K, Dr. Farooq Abdullah, Prof. Soz and others. We had all inaugurated the new railway line there. Also, Sir, I went to Sivok-Rangpo also. I

am grateful also to the hon. Chairman, who also went to Sivok-Rangpo, that new project in the North-East, in Sikkim and, then, to the other project, Bogibeel Bridge to Lumding-Silcher in Assam. In the North-East, we have completed 44 km rail link from Chalkhowa to a place called Moranhat. So, those two trains would start running in the North-Eastern Region by 1st January. As regards the proposals we have with us for the other stations, the Multi-Functional Complex and the World-Class Station, Sir, we have already given instructions to our Department; they are working on these projects. IRCON and RLDA are taking care of the other stations. The Railway Department is taking care of the other stations; the Multi-Functional Complex is under process. I think, they would start the work on it in January. For construction work, the period is January, February and March, if you include December also, then, these four months are used for construction purpose. Anybody engaged in construction work would know this. Since, this is not the rainy season, this time could be utilised for construction. As for the construction of the World-Class Station, we are processing the tenders. Regarding other budgetary proposals for sundry expenses, innovative ideas like commercial utilisation of land etc., we have already set up an Experts Committee, known as the Amit Mitra Committee. They are on the job. Also, we have set up a Railtel Corporation. We have set up a Committee for Optic Fibre Cables also. Mr. Sam Pitroda is taking care of that also. So, Sir, whatever we have announced in our budget proposals, except one or two, we have fulfilled all our commitments. Our catering policy is under review. We want the quality of our catering to be good. We have so many trains. Out of all those, there are 13 Rajdhani Express trains, which have pantry car facilities. There are two to eight long-distance trains which also have pantry car facilities. But there are also 139 long-distance trains which have no pantry car facilities. That is also there. So, we have to take it up phase by phase. As regards catering policies and issues relating to vendors and small stalls, the matter is under review. An hon. Member from the CPI Party had raised this issue. I can assure you that it is under review and we shall try to do it as early as possible. There should not be any monopoly. We started with the Janata khana, janahar, lochi-puri for Rs.10; the poor people should utilise this opportunity also. Talking of Maharashtra, somebody said that accidents हो रहे हैं, इसमें कुछ करना चाहिए। You will be happy to know that I will be writing a letter to the hon. Chief Minister for fencing; I am also sending my GM to him; so, if they sit together, they can do something for fencing. Sometimes, what also happens is, if there is fencing but there is a slum area too, after encroaching, they just break the guard wall. We cannot take care of all that because law and order is

not the Railways' subject; law and order is the responsibility of the State. So, we will take up the issue with the hon. Chief Minister so that we go in for another option in order to avoid accidents. We are trying to do that. Also, we should go in for fencing and plant more and more trees.

We love plantation of trees. We will take care. Next time, we are examining this case. If we can use it for fencing also, then, we can even plant crores-and crores of trees.

SHRI PENUMALLI MADHU: What about food?

KUMARI MAMATA BANERJEE: I have already said about the tood. ...*(Interruptions)*... About food, I said that the Catering Policy is under review. ...*(Interruptions)*.. Sir, Janata khana is already there. ...*(Interruptions)*... Sir, this time, because of ...*(Interruptions)*...

SHRI GIREESH KUMAR SANGHI (Andhra Pradesh): What about Shatabdi? ...*(Interruptions)*... Train trom Hyderabad. ...*(Interruptions)*...

KUMARI MAMATA BANERJEE: Yes, Shatabdi is there; khana is there. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Let her finish.

KUMARI MAMATA BANERJEE: Are you asking for a new train? No, this is not for that. This Supplementary Demands are only for the North-Eastern Region and for some technical points. ...*(Interruptions)*... आप छोड़िए न। जब न्यू प्रोजेक्ट आएगा, तभी न्यू ट्रेन्स होंगी। पहले तो जो बजट में आया है, उस काम को खत्म करना है ...(**व्यवधान**)... नहीं-नहीं, ऐसी बात नहीं है ...(**व्यवधान**)... Then, Sir, I think', it will be completed. Regarding the other things ...*(Interruptions)*... Jharkhand, Maharashtra, Andhra Pradesh, Orissa ...*(Interruptions)*... Sir, this time, the Supplementary Demands for Grants of Rs.731,30,60,000 for the current financial year have mainly been presented for the budgetary support from the Central Government for the national projects and to seek the approval of Parliament for 15 new works consisting of operational requirements, improving amenities, security and safety for the passengers. This is the main thing in the Supptementary Demands. I will be very happy Sir, if the hon. Members allow us to do it. I request that this should be returned.

SHRI PENUMALLI MADHU: Sir, have a question. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): No, no; everybody was given the time. ...*(Interruptions)*... Everybody was given the time. ...*(Interruptions)*... Yes, Chaturvediji, one question.

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी (उत्तराखंड) : मैं माननीय मंत्री महोदया से एक निवेदन करना चाहता हूं। यद्यपि आपने केटरिंग को रिन्यू करने की बात कही है, किन्तु जो वैंडर्स हैं, उनसे यह कहा गया है कि आप सब्जी मत बनाइए, पूरी मत बनाइए, घर से चाय बना कर लाइए और फिर यहां स्टेशन पर बेचिए। कम से कम आप इस बात को विदड्रॉ तो करिए। नम्बर एक ...(**व्यवधान**)...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): No, no; that is all. ...*(Interruptions)*... You have spoken, then, what is this? ...*(Interruptions)*... Yes, you only put a question. ...*(Interruptions)*... One question, nothing more.

श्री अवतार सिंह करीमपुरी (उत्तर प्रदेश) : सर, मैं ऑनरेबल मिनिस्टर साहब से केवल एक क्लैरिफिकेशन चाहता हूं। सुबह हाउस में एक क्वेश्चन हुआ था कि handicap के साथ जो एक एसिस्टैंट जाता था, शायद उसका प्रोवीज़न वापस ले लिया गया है। सुबह मंत्री जी ने जो जवाब दिया था, उसमें वह श्योर नहीं थे कि इस प्रोवीज़न को वापस लिया है या नहीं लिया है। इसलिए हम यह जानना चाहते हैं कि क्या वह सुविधा वापस ले ली गई है और अगर ली है, तो क्या उसे वापस बहाल करेंगे। ...(**व्यवधान**)...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): No, just one question. ...*(Interruptions)*... No, no; that is all. ...*(Interruptions)*...

श्री अवतार सिंह करीमपुरी : सर, अभी तो मेर क्वेश्चन पूरा नहीं हुआ है। अभी पूरा तो होने दीजिए।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): One question ...*(Interruptions)*.... That is enough. ...*(Interruptions)*...

श्री अवतार सिंह करीमपुरी : सर, यह क्वेश्चन भी उसी के साथ है ...(**व्यवधान**)... सर, हम यह कहना चाहते हैं कि नई दिल्ली रेलवे स्टेशन के नज़दीक TTs के लिए एक गैस्ट हाउस बनाया हुआ है। वह गैस्ट हाउस बहुत अच्छा है, लेकिन मेंटेनेंस और इन्फ्रास्ट्रक्चर बहुत वीक और पुअर है। क्या उसमें कोई इम्प्रूवमेंट की गुंजाइश हो सकती है?

SHRI P. RAJEEVE (Kerala): Sir, I want to know from the hon. Minister about the workload of the loco running staff.

SHRI PENUMALLI MADHU: Sir, several railway stations are full of dogs. Stray dogs are there. What is the hon. Minister going to do to overcome the menace of stray dogs?

SHRI BHUBANESWAR KALITA (Assam): Sir, she has replied more than we wanted and she has given more than we wanted in this Budget. I have only one question. We are celebrating the Silver Jubilee of gauge conversion between Rangia and Murkongcheleng in Arunachal Pradesh. This project is a 25-year old project but it is not yet complete. Will the Minister take steps so that this project is completed within her tenure?

SHRI RAMA CHANDRA KHUNTIA (Orissa): I am a hundred per cent supporting the project proposal given by the Members of Orissa would be taken up and completed. But, there is an allegation that the project money which is given to Orissa railway projects is not being spent. I want a categorical assurance from the Railway Minister that whatever money has been given to the railway projects in Orissa would be utilised in time.

SHRI RAJNITI PRASAD: Sir, so many projects have been going on in Bihar. I would like to know whether the attention towards the projects is there or not.

SHRI T.K. RANGARAJAN (Tamil Nadu): Sir, there is no disturbance in Tamil Nadu. But, all outgoing trains from Chennai Central and Egmore and incoming trains are regularly running late. Would the Minister look into the matter? There is no disturbance in Tamil Nadu.

कुमारी ममता बनर्जी : सर, हमने पहले ही सब्जी बनाकर लाने के लिए बोला है, जो आपने पूछा है। गैस सिलिंडर से आग लग जाती है, इसीलिए उधर बनाना मना है। केन में गैस सिलिंडर लेकर जाना मना है। ...(**व्यवधान**)...

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी : सर, ...(व्यवधान)...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): No interruptions, please. ...*(Interruptions)*...

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी : सर, मैं प्लेटफार्म के लिए कह रहा हूं ...(**व्यवधान**)...

कुमारी ममता बनर्जी : प्लेटफार्म पर भी तो उससे आग लग जाती है न? ...(**व्यवधान**)... पेट्रोल, गैस सिलिंडर, केरोसिन तथा ऐसी चीज़ें जो inflammable हैं, वे इसी कारण allowed नहीं हैं। ...(**व्यवधान**)...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): You may listen to the Minister. If you are not satisfied, you can write to the Minister.

KUMARI MAMATA BANERJEE: Regarding locos, the railways is fully taking care of that. You do not need to worry, we are fully taking care of it. Regarding dogs, सर, हमारे घर के आंगन में भी street dogs हैं। I love street dogs. लेकिन उसे रेल में नहीं रहना चाहिए। ...(**व्यवधान**)... लेकिन, अगर कोई ले जाएगा तो क्या ...(**व्यवधान**)... You send them to my house, no problem! ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) : You address the Chair, please.

कुमारी ममता बनर्जी : सर, अगर कहीं dog है, dog को तो हम पसंद करते हैं, वहां Dog नहीं रहना चाहिए, लेकिन अगर कहीं रास्ते का कुत्ता भी है, तो उसको भी हम नहीं मारते हैं। वह नहीं रहना चाहिए। They should not disturb. Everybody should take care of them. But, at the same time, we have to note that if there is a dog, some people give food to it also, उसको लोग पसंद करते हैं। They are travelling with the passengers too. But, we will take care, Sir.

Regarding Arunachal Pradesh, the north-eastern project, Shri Bhubaneswar Kalita raised it, the railways have already fixed the target. We will take care of the north-eastern region project and the national projects. This is our moral duty. We will do it.

With regard to the rail project of Orissa, of course; I have already said in my Budget Speech that whatever the Budget provisions are there, it is to be implemented within the financial year. This instruction has already been issued.

5.00 P.M.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): Okay, thank you. ...*(Interruptions)*...

श्री अवतार सिंह करीमपुरी : सर, ...(व्यवधान)...

THE VICE-CHAIRMAM (PROF. P.J. KURIEN) : No, no, nothing. ...*(Interruptions)*... No, no, please. ...*(Interruptions)*...Take your seats. ...*(Interruptions)*... No, take your seats. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): I shall now put the Resolution moved by Shri E. Ahammed. The question is:

That this House in the Recommendation of the Lok Sabha that the Rajya Sabha do agree to the nomination by the Chairman of six Members from the Rajya Sabha to the Parliamentary Committee to review the Rate of Dividend which is at present payable by the Indian Railways to the General Revenues as well as other ancillary matters in connection with Railway Finance vis-a-vis General Finance and to make recommendations thereon.

The motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): I shall now put the motion moved by Kumari Mamata Banerjee to vote. The question is:

That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 2009-10 for the purposes of Railways, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration.

The motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): We shall now take up clause-by-clause consideration of the Bill.

Clauses 2 to 3 and the Schedule were added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

KUMARI MAMATA BANERJEE: Sir, I move: That the Bill be returned.

The question was put and the motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): We shall now take up the National Rural Employment Guarantee (Amendment) Bill, 2009.

The National Rural Employment Guarantee (Amendment) Bill, 2009

THE MINISTER OF RURAL DEVELOPMENT (SHRI C.P. JOSHI): Sir, I move:

That the Bill to amend the National Rural Employment Guarantee Act, 2005, as passed by Lok Sabha be taken into consideration.

The question was proposed.